SKRZYDLATA POLSKA

Nr 37 (1053)
12 WRZEŚNIA 1971
CENA 2 ZŁ.



Szybownictwo jest najpiękniejszym sportem — również dla kobiet. Oto jedna z wielu polskich szybowniczek Halina Bulka, instruktor pilot w Aeroklubie Bielsko-Bialskim.
Zdjęcie: Stanisław Jaśko

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów. PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF, Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" - Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 7025 U-35

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

SPOTKANIA

● **Warszawa.** W Instytucie Lotnictwa odbyło się 27 sierpnia br. spotkanie ministra Przemysłu Maszynowego **Tadeusza Wrzaszczyka** z kierownictwami przedsiębiorstw i sekretarzami komitetów zakładowych PZPR przemysłu lotniczego z Mielca, Rzeszowa, Kalisza, Świdnika i Warszawy. Obecni byli także przedstawiciele nauki i zainteresowanych instytutów. Dyrektor naczelny Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta" **Andrzej Jedynak** i dyrektor Instytutu Lotnictwa **Czesław Skoczylas** przedstawili wieloletni program rozwoju przemysłu lotniczego, charakteryzujący się wysoką dynamiką wzrostu. W toku dyskusji omówiono i zatwierdzono wieloletni program rozwoju polskiego przemysłu lotniczego do 1980 roku.

● **Warszawa.** 31 sierpnia obradowało Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W toku obrad omawiano sprawy związane ze stanem Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych oraz sprawy bieżące.



WIZYTY

● **Warszawa.** W sierpniu przebywał w Polsce minister Przemysłu Lotniczego ZSRR — **Piotr Wasilewicz Dementiew.** Radziecki gość zwiedził zakłady przemysłu lotniczego, m. in. WSK w Mielcu i w Świdniku, odbył rozmowy z kierownictwem ministerstwa przemysłu maszynowego, zjednoczenia przemysłu lotniczego i silnikowego „Delta" oraz uczestniczył w centralnych uroczystościach Święta Lotnictwa w Poznaniu.

● **Warszawa.** 23 sierpnia br. szef Głównego Zarządu Politycznego WP, gen. dyw. **Jan Czapla,** przyjął przebywającego w Polsce zastępcę dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej ZSRR, gen. płk. **Iwana Fiodorowicza Halipowa.** W spotkaniu uczestniczyli także: dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski** i jego zastępca do spraw politycznych płk mgr **Jan Cieślik.**



PROMOCJE CHORĄŻYCH

● **Oleśnica.** W Centralnym Ośrodku Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego odbyła się 29 sierpnia br. uroczysta promocja absolwentów Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych. Aktu promocji dokonał gen. bryg. pil. **Jerzy Łagoda.** Prymus szkoły — mł. chor. **Waldemar Kozicki.**

● **Jelenia Góra.** W szkole Chorążych Wojsk Radiotechnicznych uroczystej promocji absolwentów dokonał 29 sierpnia zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw politycznych gen. bryg. **Marian Zieliński.** Prymus szkoły — mł. chor. **Bronisław Olbrycht.**

MISTRZOSTWA POLSKI

● **Kielce.** W dniach 29 sierpnia — 5 września rozegrano na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego jubileuszowe XV Spadochronowe Mistrzostwa Polski z udziałem skoczków zagranicznych. Uroczystość otwarcia mistrzostw, którą zaszczycił swą obecnością dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski,** połączono z okazałymi pokazami lotniczymi. Impreza odbyła się w ramach obchodów IX wieków Kielc i miała bogatą oprawę propagandową. Obszerne relacje i wyniki mistrzostw naszego wysłannika — w następnych numerach.

● **Swidnik.** Na lotnisku Aeroklubu Robotniczego przeprowadzono w dniach 5—9 września I Śmigłowcowe Mistrzostwa Polski. Organizatorem mistrzostw był miejscowy Aeroklub Robotniczy i WSK, a patronem — Komitet Honorowy Obchodów XX-lecia WSK w Świdniku. Były to już trzecie w kraju zawody śmigłowcowe, które w tym roku miały po raz pierwszy rangę mistrzostw. W następnych numerach napiszemy obszerniej o tej interesującej imprezie. Dajemy wyraz naszego zadowolenia, że sport śmigłowcowy w Polsce robi z każdym rokiem znaczne postępy.

ZAWODY OGÓLNOPOLSKIE

● **Toruń.** Na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego rozegrano w sierpniu IV ogólnopolskie zawody szybowcowe w akrobacji. Startowało 12 pilotów z 5 aeroklubów. Zwyciężył **Stanisław Marliński** (Aeroklub Radomski) — 22 989 pkt., przed **A. Woźniakiem** (Aeroklub Kujawski) — 19 666 pkt. i **J. Madejczykiem** (Aeroklub Warszawski) — 17 317 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 4. **J. Łacki** (Warszawa), 5. **Wł. Chmielewicz** (Warszawa), 6. **P. Rudomino** (Toruń) i 7. **E. Sosnowski** (Toruń). Sędzią głównym był Zdzisław Przyjemski. Imprezie patronował Merinotex, który ufundował nagrody.

● **Grudziądz.** W dniach 9—14 sierpnia br. odbyły się na lotnisku w Lisich Kątach II zawody samolotowe kadry juniorów. Startowało 10 załóg, rozegrano 6 konkurencji. 1 miejsce zajęła załoga Aeroklubu Rzeszowskiego: pil. **Witold Świadek** — nawig. **Wilhelm Micał.**





POŻEGNANIE Z BRONIĄ

● **Poznań.** W Dowództwie Wojsk Lotniczych pożegnano uroczyście odchodzących do rezerwy po wieloletniej służbie wojskowej ze względu na stan zdrowie zasłużonych oficerów: płka **Czesława Pawlaka** i płka **Mieczysława Piotrowskiego.** Odchodzący do rezerwy oficerowie otrzymali serdeczne podziękowanie i cenne upominki od dowódcy Wojsk Lotniczych, Zarządu Politycznego oraz współtowarzyszy pracy i służby.

● **Warszawa.** Po 20 latach służby wojskowej odszedł do rezerwy ze względu na stan zdrowia ppłk dr med. **Henryk Zaremba.** W ostatnich latach pracował w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej, w 1947 r. został mianowany przez ministra Zdrowia naczelnym lekarzem Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Szef i kierownictwo WIML-u złożyło mu serdeczne podzieękowania za wzorową pracę w lotniczej służbie zdrowia.

III LIGA

● **Poznań.** Na lotnisku w Kobylnicy rozegrano (9—15 sierpnia) II Okręgowe Zawody Szybowcowe. Startowało 33 pilotów z areoklubów: Ostrowskiego, Ziemi Lubuskiej, Szczecińskiego, Poznańskiego i CWL Leszno. Rozegrano 3 konkurencje. Pierwsze trzy miejsca zajęli poznaniacy: **Zdzisław Piotkowiak** (Foka) — 2 927 pkt, **Gromosław Czempiński** (Pirat) — 2 924 pkt i **Andrzej Rataj** (Mucha Standard) — 2 654 pkt.

● **Rzeszów.** Na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego rozegrano (1—8 sierpnia) X Okręgowe Zawody Szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej z udziałem 21 pilotów z aeroklubów: Krosna, Mielca, Stalowej Woli, Rzeszowa i Krakowa. Zwyciężył **Janusz Gałuszka** — 4 111 pkt., przed **Mirosławem Nalepą** — 3 935 pkt. i **Zygmuntem Wanią** — 3 916 pkt; wszyscy z Aeroklubu Rzeszowskiego.

DIAMENTY

● Odnotowujemy kolejne diamenty zdobyte przez polskich szybowników;

— w Aeroklubie Lubelskim — **Andrzej Strzyżewski** i **Andrzej Górnicki** (przeloty docelowe po 300 km);

— w Aeroklubie Mieleckim — **Stefan Danecki** i **Jan Trojanowski** (przeloty ponad 500 km);

— w Aeroklubie Śląskim w Katowicach — **Andrzej Micza** i **Jan Spałek** (przeloty 500 km);

— w Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu — **Henryk Świerczewski** (przelot 508 km);

— w Aeroklubie Zagłębia Miedziowego w Lubinie — **Eligiusz Wawrzyniak** (510 km), **Paweł Barteczko** (535 km).

WYSTAWY

● **Poznań.** W Klubie Oficerskim Dowództwa Wojsk Lotniczych otwarto z okazji Święta Lotnictwa wystawę prac o tematyce lotniczej znanego poznańskiego artysty-fotografika **Mariana Kucharskiego.** Eksponowano prace powstałe w latach 1956—1960.

NASI ZA GRANICĄ

● Spadochroniarze Aeroklubu Gdańskiego startowali w Magdeburgu (18—20 sierpnia) w zawodach spadochronowych z udziałem 32 zawodników. **Marian Sylwańczyk** zajął w nich drugie miejsce, a ekipa gdańska zwyciężyła zespołowo przed sportowcami Magdeburga.

DZIĘKUJEMY

● Wszystkim Czytelnikom i instytucjom, którzy nadesłali nam miłe życzenia z okazji Święta Lotnictwa — serdecznie dziękujemy za pamięć. Szczególnie gorąco dziękujemy Gronu Pedagogicznemu i młodzieży Liceum Ogólnokształcącego im. Lotników Polskich w Oleśnie.

WYŻSZA KARA

● Trybunał apelacyjny w Kopenhadze skazał na karę 5 lat więzienia 21-letniego **Krzysztofa Kryńskiego,** który 19 sierpnia 1970 roku uprowadził samolot Polskich Linii Lotniczych LOT do Danii. Sąd pierwszej instancji skazał Kryńskiego na 3.5 roku więzienia. Trybunał apelacyjny uznał tę karę za niewystarczającą i wyrok podwyższył.

Rysunki: Wiesław Fuglewicz



ZMARLI

● W wieku 64 lat zmarł **Jan Andrzejewski,** nestor łódzkiego lotnictwa, członek łódzkiego Klubu Seniorów Lotnictwa, działacz i współorganizator Aeroklubu Łódzkiego.

● 13 sierpnia zmarł nagle ppłk dypl. **Lucjan Wójcicki,** zasłużony oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

● 29 sierpnia zginęli tragicznie młodzi piloci Aeroklubu Warszawskiego: 22-letni **Mieczysław Wójec** i 25-letni **Julian Kaczmarski.** Zginęli na samolocie Jak-18 w czasie rozgrywania konkurencji zawodów samolotowych o puchar „Trybuny Mazowieckiej" Przyczyny wypadku bada komisja.

Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ • Z TYGODNIA NA TYD



● Chińska Republika Ludowa zamówiła w W. Brytanii 6 samolotów pasażerskich wytwórni Hawker Siddeley „Trident-2E".

● Marszałek Lotnictwa ZSRR Kutachow w dniach 6—11 września przebywał z rewizytą we Francji. Marszałkowi towarzyszyło sześć samolotów MiG-21 i dwa An-12.

● Brytyjski minister lotnictwa Corfield zapowiedział wstrzymanie budowy rakiety nośnej typu „Black Arrow" ze względu na trudności finansowe. Satelita X-2, który miał być wyniesiony w Kosmos przy użyciu tej rakiety skorzystać będzie musiał z rakiety amerykańskiej „Scout", ale dopiero w 1974 roku.

● Prawie 7 tys. pracowników zwolni w roku przyszłym amerykańska wytwórnia silników lotniczych General Electric. Główną przyczyną redukcji jest spadek zamówień.

● Na wrzesień zapowiadany jest lot samolotu naddźwiękowego „Concorde" z Europy do USA.

● W amerykańskiej bazie wojskowej w Luke szkolić się będą w roku 1972 piloci NRF na zakupionych samolotach F-104. W tejże bazie od roku 1964 wyszkolono 515 pilotów z NRF latających na „Starfighterach".

● Turcja otrzymała ze Stanów Zjednoczonych AP kilkanaście samolotów typu Grumman S-2. Są to samoloty przeznaczone do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych.

● W mistrzostwach szybowcowych Francji (25 lipca — 7 sierpnia) w klasie standard zwyciężył Jean Pierre Cartry na „Libelle", a w klasie otwartej Camille komunikacyjnych typu Boeing-737.

● Arabia Saudyjska zakupiła pięć samolotów komunikacyjnych typu Boeing-737.

● Dwusilnikowy samolot N-2 produkcji australijskiej odbył w końcu lipca pierwszy lot. W wersji cywilnej samolot ten rozwija prędkość 320 km/h i ma zasięg 1 000 km. 2 silniki Allison po 400 KM każdy.

● Zakłady lotnicze Dorniera (NRF) przestały produkować dwusilnikowy samolot Do-28. Ogółem wykonano 120 maszyn tego typu.



Miss świata, Austriaczka Ewa Ruber-Staier, którą widzimy na zdjęciu, pozazdrościła lotnikom i sama zdobyła licencję pilota samolotowego.

SYLWETKA TYGODNIA



STANISŁAW ZIENTEK

O tym młodym, liczącym 21 lat szybowniku, usłyszymy zapewne jeszcze nie raz. W rozegranych niedawno w Lesznie II zawodach szybowcowych kadry juniorów zajął on pierwsze miejsce.

Od dziecińswa wychowywany w atmosferze lotniczej. Jest bowiem synem znakomitego pilota szybowcowego, obecnie pilota doświadczalnego w Bielsku-Białej — Adama Zientka. Nie ulega wątpliwości, że ojciec przekazał synowi swoje doświadczenia i czuwa teraz nad jego wyszkoleniem. Ojciec lata 31 lat, syn — Stanisław, członek Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, lata dopiero od 1966 r. Jego zainteresowanie lotnictwem jest poważne, powiązał je z własną nauką. Jest studentem III roku Politechniki Warszawskiej, rozsądnie godząc naukę ze sportem. Wszystkie wolne chwile od zajęć na uczelni i nauki poświęca lataniu, dojeżdżając do swego macierzystego aeroklubu w Bielsku-Białej.

II zawody kadry szybowcowej juniorów były jego czwartym poważniejszym startem, ale sukces osiągnął już na poprzednich, zajmując na tych samych zawodach w 1970 r. drugie miejsce. Sport lotniczy zamierza traktować amatorsko. Obok latania na szybowcach marzy o zdobyciu licencji pilota samolotowego.

Stanisław Zientek ma też swoje wzory, godne naśladowania. Chce iść śladem swego znakomitego kolegi klubowego — Franciszka Kępki. Czego mu szczerze życzymy.

J. Szew.

ŻOŁNIERSKA EMERYTURA

„W jakim wieku żołnierze zawodowi przechodzą na emeryturę?" pyta **Stanisław Chmielewski z Bydgoszczy.**

Żołnierza zwalnia się z zawodowej służby wojskowej w przypadku osiągnięcia wieku: przez podoficera — 55 lat, przez chorążego i oficera w stopniu do pułkownika (komandora) włącznie — 60 lat, przez generała (admirała) — 65 lat, przez żołnierza kobietę — 50 lat.

Żołnierza zawodowego zajmującego stanowisko profesora lub docenta Minister Obrony Narodowej może zatrzymać w służbie zawodowej mimo osiągnięcia wieku emerytalnego, nie dłużej jednak niż do końca roku kalendarzowego, w którym żołnierz kończy 65 lat. Minister Obrony Narodowej może również na prośbę lub za zgodą żołnierza zatrzymać w zawodowej służbie wojskowej innych żołnierzy, pomimo osiągnięcia przez nich wieku emerytalnego.

Ponadto żołnierza zawodowego można zwolnić ze służby wojskowej jeśli nabył prawo do zaopatrzenia emerytalnego z tytułu wysługi lat i osiągnął wiek: podoficer młodszy — 40 lat, podoficer starszy — 50 lat, chorąży, niezależnie od stopnia — 50 lat, oficer młodszy — 40 lat, major (komandor podporucznik) — 45 lat, podpułkownik (komandor porucznik) — 50 lat, pułkownik (komandor) — 55 lat, generał brygady (kontradmirał) — 58 lat, generał dywizji (wiceadmirał) — 60 lat, generał broni (admirał) — 62 lata.

Żołnierzy zwolnionych z zawodowej służby wojskowej, którzy nie ukończyli: mężczyźni — 55 lat życia, a kobiety — 50 lat życia i nie zostali zaliczeni do jednej z grup inwalidów, kieruje się na ich wniosek do pracy w organach administracji państwowej lub w innych uspołecznionych zakładach pracy.

Szczegółowe przepisy w sprawie zwolnienia żołnierzy z zawodowej służby wojskowej zawiera „Ustawa z 30 czerwca 1970 r. o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych" (Dziennik Ustaw PRL, nr 16 z 7 lipca 1970 r.).



NAJDŁUŻSZE LINIE LOTNICZE

„Które z towarzystw lotniczych posiadają najdłuższą sieć połączeń lotniczych?" pytają **Jacek Kowalski i Zenon Król z Łodzi.**

Według ostatnio opublikowanych danych przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA), w których jednak brak jest danych dotyczących radzieckiego „Aerofłotu", najdłuższą sieć aktualnie eksploatowanych linii posiadają, w kolejności, następujące towarzystwa lotnicze: Pan American — 555,7 tys. km, BOAC — 463,4 tys. km, Air France — 371,7 tys. km, TWA — 355,1 tys. km, KLM — 284,8 tys. km, Lufthansa — 283,7 tys. km, Qantas — 249,3 tys. km, Alitalia — 245,4 tys. km, Varig — 219,0 tys. km, UTA — 207 tys. km, SAS — 206,4 tys. km, Air Canada — 205,1 tys. km, Iberia — 188,5 tys. km, Swissair — 170,8 tys. km, JAL — 135,4 tys. km, Air India — 135,2 tys. km, Sabena — 130,1 tys. km.

PIERWSZE KROKI

Andrzej Borysiewicz — Łódź, Leon Powszek — Siemianowice. Zainteresowania lotnicze można rozwijać w aeroklubach regionalnych. Podajemy adresy najbliższych aeroklubów: **Aeroklub Łódzki — Łódź, lotnisko; Aeroklub Śląski — Katowice, lotnisko.**

KSIĄŻKI

Jerzy Smaza — Zagórnik, pow. Wadowice. Książki techniczne, w tym z dziedziny lotnictwa, nabyć można bezpośrednio lub korespondencyjnie za zaliczeniem pocztowym w **Głównej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14,**

powiedzieli nam

O AKCJI AGROLOTNICZEJ W AFRYCE

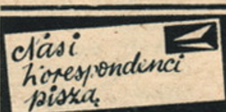
INŻ. WŁADYSŁAW MALINA, starszy rzeczoznawca Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych we Wrocławiu, przedstawiciel polskiego państwowego nadzoru lotniczego w czasie akcji agrolotniczej w Zjednoczonej Republice Arabskiej i Sudanie:

Ostatnio dotarły do Polski wieści o kilku wypadkach, jakie miały miejsce podczas obecnej akcji agrolotniczej w ZRA. Oczywiście każdy wypadek jest stratą, czasami bardzo bolesną i należy robić wszystko aby ich unikać. Ilość wypadków w czasie akcji w ZRA, gdzie co dzień lata 40—50 samolotów w trudnych warunkach operacyjnych i podczas niesamowitych upałów, nie jest jednak większa niż w kraju. I jest to, mimo wszystko, fakt optymistyczny.

Aanaliza poprzedniej akcji agrolotniczej na terenie ZRA i Sudanu, której byłem świadkiem, wykazała bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa.

Uważam, że powinniśmy rozwijać akcje agrolotnicze na terenie Afryki. Poza niebagatelnymi efektami ekonomicznymi, przynosi ona nam wielką popularność. Słowo Bolanda, co znaczy Polska, właśnie dzięki akcjom agrolotniczym znane jest teraz nawet w wielu afrykańskich wsiach. Dzięki polskim lotnikom nasz kraj, o którym niewiele tam dotąd słyszano, staje się obiektem szerokiego zainteresowania Afrykańczyków.

Szkoda tylko, że kompetentne czynniki w kraju nie dążą do rozszerzenia polskich usług agrolotniczych na pozostałe kraje Afryki. A szanse są ogromne, gdyż polscy lotnicy za dotychczasową pracę na tym terenie uzyskali bardzo wysoką ocenę.



SPOTKANIE Z LOTNIKAMI

Członkowie modelarni lotniczych przy Szkołach Podstawowych nr 1 i nr 3 w Pleszewie przeżywali niezapomniane chwile. Z inicjatywy znanego działacza społecznego, długoletniego instruktora modelarni lotniczych Alojzego Hajna, kierownika Szkoły Podstawowej nr 1 Marii Hoffmann oraz opiekunki koła lotniczego Jadwigi Wawrzyniak zorganizowano dawno oczekiwane spotkanie z lotnikami oraz przedstawicielami Aeroklubu Ostrowskiego. Na spotkanie przybyli: Marian Biela — zastępca kierownika Aeroklubu Ostrowskiego, Stanisław Sójka — instruktor pilot, Tadeusz Szymczak — instruktor pilot oraz Marian Filipiak — szef techniczny.

W spotkaniu wzięli udział: przedstawiciel Miejskiej Rady Narodowej, Roman Dąbkiewicz, podinspektor szkolny Radosław Taczała z ramienia PPRN, modelarze szkoły podstawowej nr 1 i nr 3, Liceum Ogólnokształcącego oraz pozostali modelarze pleszewscy, będący już na szkoleniu spadochronowym i szybowcowym.

Najmłodsza modelarka koła nr 19 Dorota Jaensch, przedstawiła wyniki osiągnięte w ostatnich dwóch latach. Część artystyczną — piosenki i wiersze lotnicze — wykonały modelarki i modelarze ze Szkoły Podstawowej nr 1. Gościom wręczono wiązanki kwiatów.

Przedstawiciele Aeroklubu Ostrowskiego otrzymali od Prezydium PRN oraz MRN dyplom uznania za owocną współpracę z kołami lotniczymi i Radami Narodowymi w Pleszewie. Zastępca kierownika Aeroklubu Ostrowskiego do spraw społeczno-politycznych Marian Biela dziękując za wyróżnienie przekazał przyznany Prezydium MRN aeroklubowy dyplom uznania i proporczyk. Modelarze złożyli meldunek o przystąpieniu do „Eskadry Zwycięstwa" i zobowiązali się pracować społecznie na sumę 20 tys. złotych.

Wywiązała się ożywiona dyskusja pomiędzy młodzieżą, a lotnikami. Alojzy Hajn podkreślił osiągnięcia modelarzy oraz szczególnie dobrą współpracę z kierownikiem Szkoły Podstawowej nr 1 Marią Hoffmann, opiekunką koła lotniczego nr 19 Jadwigą Wawrzyniak i zastępcą kierownika Szkoły Podstawowej nr 3 Narcyzem Dąbkowskim. Spotkanie zakończyło się przy wspólnej kawie.

Samorząd
Modelarni Lotniczej nr 19
przy Szkole Podstawowej nr 1



Janusz Meissner ● WIATR W PODESZWACH, Państwowe Wydawnictwo „ISKRY", Warszawa 1971, str. 369, cena 35 zł.

Książka ta — jak pisze autor — „jest dalszym ciągiem wspomnień z lotnictwa i dotyczy okresu od 1922 roku do wybuchu drugiej wojny światowej". Jednocześnie pragniemy przypomnieć naszym czytelnikom, iż pierwszy tom tych wspomnień ukazał się pod tytułem „Jak dziś pamiętam". Fragmenty pierwszego i drugiego tomu publikowaliśmy na łamach naszego tygodnika.

Leopold Cetlin ● ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1970, str. 200, cena 22 zł.

Praca zawiera syntetyczne opracowanie węzłowych zagadnień organizacji i techniki kierowania ruchem lotniczym, ze szczególnym uwzględnieniem metod kierowania stosowanych w kraju. Wiadomości teoretyczne i praktyczne ujęto w sposób popularny, z zakresu współdziałania różnych służb lotniczych, bezpieczeństwa i regularności lotów oraz najnowszych urządzeń technicznych stosowanych do zabezpieczenia lotów.

Wacław Malten ● NAD MURMAŃSKIEM MGŁA... Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1971, str. 125, cena 5 zł. Książeczka z serii „Tygrysa".

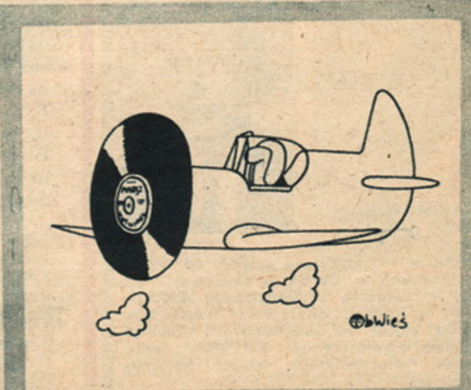
Treścią tego interesującego tomiku są walki radzieckiego lotnictwa polarnego w okresie 1941/1942 roku. Autor zapoznaje czytelnika z działaniami lotnictwa radzieckiego, przedstawiając jednocześnie w dużym skrócie sylwetki pilotów, m. in. Safonowa, Orłowa, Kucharenkę i Pokrowskiego.

Borys Łapunow ● NIEODKRYTA PLANETA, Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia", Warszawa 1971, str. 181, cena 18 zł. Spolszczył Bolesław Baranowski, ilustrował Andrzej Beresz.

Jest to książka o planecie Ziemia. Niemniej czytelnik znajdzie wiele ciekawych informacji o wszechświecie, Księżycu i innych planetach.

Tadeusz Królikiewicz ● SAMOLOT SZTURMOWY IL-2, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1971, str. 18, cena 7 zł. Zeszyt z cyklu „Typy broni i uzbrojenia".

Rys historyczny powstania samolotu, jego budowa, dane taktyczno-techniczne i udział w walkach, poparte zostały zdjęciami i rysunkami.



ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO





HELENA LATAWIEC

Instr.-pil. Zastępca kierownika Aeroklubu Białostockiego d/s społeczno-politycznych. Długoletni instruktor w szkole szybowcowej Fordon (1954-1962), w aeroklubach: Wrocławskim (1962–1965), Grudziądzkim (1965–1967) i Białostockim (1967–1971). Wyszkoliła ponad 400 pilotów szybowcowych; propagator lotnictwa i wychowawca młodzieży.



LESŁAW ANDRZEJEWSKI

Kierownik Aeroklubu Radomskiego, związany z nim długoletnią działalnością od 1957 r.; był w AR szefem technicznym i szefem wyszkolenia, od 1970 r. jest jego kierownikiem. Pilot-instruktor. Odznaczony m. in. brązowym medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju".



JAN KLĘKA

Starszy mechanik lotniczy i działacz Aeroklubu Jeleniogórskiego. W służbie technicznej lotnictwa sportowego od 1949 r.; Żar (1949–1952), w Aeroklubie Bielsko-Bialskim (1952–1953) i w szkole szybowcowej w Jeżowie Sud. (1956–1961). Pilot szyb.



STANISŁAW GAC

Inżynier. W lotnictwie polskim od 1925 r. (wykładowca w CWOL w Dęblinie). Od 1947 r. związany z Aeroklubem Wrocławskim, w którego działalności bierze żywy udział, służąc mu swą wiedzą i doświadczeniem organizacyjnym. Od 1966 r. wiceprezes Wrocławskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

UDANY START KADRY JUNIORÓW



Zwycięzca zawodów pil. Stanisław Zientek (Bielsko-Biała).

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp od 28 lipca do 8 sierpnia, przy dobrych warunkach atmosferycznych, rozegrano II Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe Kadry Juniorów. W zawodach uczestniczyło 19 pilotów, w tym jedna kobieta. Zawody odbywały się na monotypie („Pirat") bez współczynników. Zwyciężył Stanisław Zientek (Bielsko-Biała), zdobywając 5374 pkt., przed Jerzym Szemplińskim (Jelenia Góra) — 5241 pkt. oraz Andrzejem Romanem (Gdańsk) — 5082 pkt.

Rozegrano 6 konkurencji:

I — przelot po trasie trójkąta 206 km Leszno — Przylep — Lubin — Leszno, ukończyło 17 zawodników. Zwyciężył Jerzy Cieszyński (Bydgoszcz) — 72,71 km/h; przed Januszem Centką (Poznań) — 69,83 km/h i Stanisławem Zientkiem (Bielsko-Biała) — 69,05 km/h.

II — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 104 km Leszno — Kotla — Wroniawy — Leszno, ukończyło 17 zawodników. Pierwsze miejsce zajął Piotr Rudomino (Toruń) — 70,11 km/h; przed Piotrem Czarneckim (Bydgoszcz) — 62,57 km/h i Jerzym Piątkiem (Stalowa Wola) — 67,82 km/h.

III — przelot prędkościowy docel-powrót, Leszno — Ostrów — Leszno — Ostrów — Leszno, zamieniony na przelot odległościowy. Zwyciężył Tadeusz Kowalski (Leszno), przed Jerzym Cieszyńskim (Bydgoszcz) i Stanisławem Zientkiem (Bielsko-Biała); wszyscy uzyskali odległości 184 km. Konkurencję ukończyło 18 zawodników.

IV — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 104 km (ukończyło 17 zawodników) Leszno — Wroniawy — Kotla — Leszno. Najlepszą prędkość uzyskał Stanisław Zientek (Bielsko-Biała) 82,10 km/h; przed Piotrem Rudomino (Toruń) 78,99 km/h i Tadeuszem Jacniackim (Częstochowa) — 78,99 km/h.

V — przelot prędkościowy po trasie Leszno — Ostrów — Leszno długości 184 km (ukończyło 17 zawodników). Wygrał Janusz Centka (Poznań) 76,67 km/h; przed Andrzejem Romanem (Gdańsk) i Wiesławem Iwańskim (Nowy Targ) 71,69 km/h.



Powyżej: Uczestnicy zawodów. Stoją od lewej: Z. Koziak, S. Zientek, J. Szempliński, A. Roman, J. Centka, J. Jacniacki, J. Grudziński, P. Rudomino, T. Gołata, S. Wróbel, T. Kowalski, P. Czarnecki. Poniżej: Czołowi szybownicy zawodów. Zdjęcia: J. Szewczyk

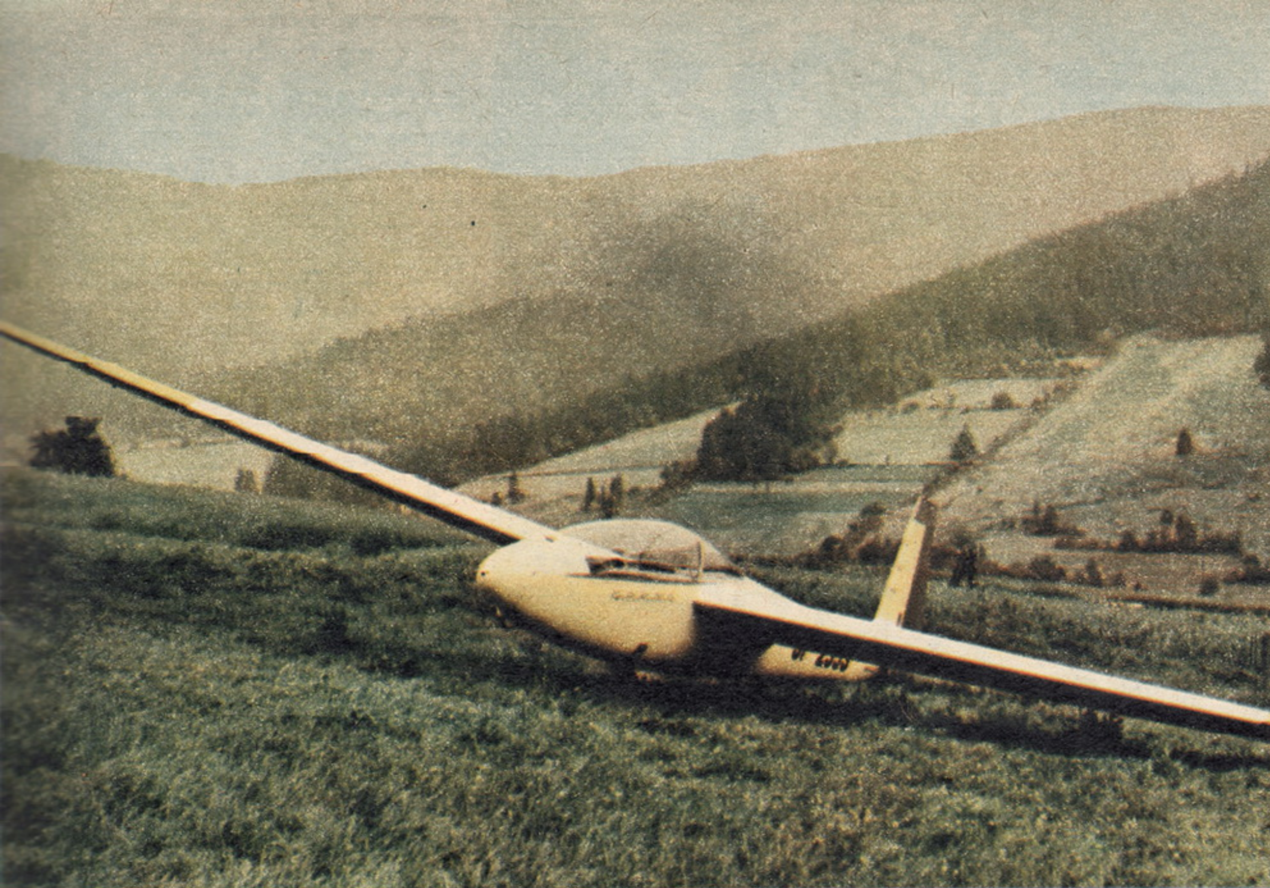


VI — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 2 × 104 km Leszno — Wroniawy — Kotla — Leszno (ukończyło 17 zawodników). Zwyciężył Jerzy Grudziński (Białystok) 76,10 km/h; przed Jerzym Szemplińskim (Jelenia Góra) 75,64 km/h; Janem Trojanowskim (Mielec) i Tadeuszem Jacniackim (Częstochowa), którzy uzyskali jednakową prędkość 73,85 km/h.

Oceniając tegoroczne zawody należy ich wyniki porównać z rezultatami II ligi: Zwycięzca Stanisław Zientek uzyskał 95,3% możliwych punktów do zdobycia; Jerzy Szempliński — 92,9%; natomiast Andrzej Roman — 90,1%.

W II lidze natomiast zawodnicy mający lepszy sprzęt i dłuższe przygotowanie uzyskali: pierwszy — 90,5%; drugi — 90%, a piąty natomiast 85,75%.

W zawodach startowali młodzi pi-



„BEKAS" NA ŻARZE

Najnowszy polski dwumiejscowy szybowiec szkolny SZD-35 „Bekas" przechodzi próby użytkowe na Żarze.

Zdjęcia: **S. Jaśko**



loci, którzy przechodzą systematyczne szkolenie szybowcowe. Aby utrzymać wysoki poziom naszego szybownictwa stworzono szybowcową kadrę juniorów, którą objęto 3-letnim planem szkolenia. Młodzi piloci w okresie wakacyjnym mają 10 dniowe obozy treningowe. Wykładowcami na nich są najlepsi w Polsce zawodnicy, którzy przekazują młodym swoje doświadczenia ze startów międzynarodowych. Wykorzystuje się filmy instruktażowe, na podstawie których można przeanalizować popełnione błędy.

Pierwsze tego typu zawody, rozegrane w roku ubiegłym można ocenić jako przeciętne. Tegoroczne natomiast wykazały dobre przygotowanie zawodników.

W roku 1972 przewiduje się zakończenie cyklu szkolenia. Będzie nim wspólny obóz z Szybowcową Kadrą Narodową. Obóz ten pozwoli na skonfrontowanie umiejętności młodych pilotów z doświadczeniem naszych najlepszych szybowników. Najlepsi juniorzy startować będą w Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1972.

Trener Szybowcowej Kadry Narodowej Józef Dankowski wysoko ocenił młodych pilotów startujących w tych zawodach. Jest przekonany, że dalsze systematyczne szkolenie tych zawodników stworzy w przyszłości czołówkę naszej kadry narodowej.

DŚ i JSz

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO





TADEUSZ DZIADEK

Wiceprezes zarządu Powszechnej Spółdzielni Spożywców we Włocławku. Od 1957 r. bierze czynny udział w działalności Aeroklubu Włocławskiego; jest wiceprzewodniczącym komitetu budowy hangaru i lotniska, a następnie — po powstaniu aeroklubu w 1959 r. — pełni nieprzerwanie funkcje wiceprezesa zarządu aeroklubu aż do chwili obecnej.



JAN FILUS

Instr. pil. samolotowy i instr. spadochronowy w Aeroklubie Śląskim w Katowicach, z którym związany jest nieprzerwanie pracą zawodową od 20 lat. Wyszkolił wielu spadochroniarzy. Współorganizator imprez i zawodów spadochronowych oraz popularyzator spadochroniarstwa na Śląsku.



ANDRZEJ WARKIEWICZ

Inż. mechanik. Naczelny inżynier Częstochowskiej Fabryki Guzików. Długoletni działacz i członek władz Aeroklubu Częstochowskiego — od 1956 r.; społeczny instruktor spadochronowy. Od 1961 r. pełni nieprzerwanie aż do chwili obecnej funkcje sekretarza zarządu aeroklubu.



JANUSZ KOLANOWSKI

Instr. pil. w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Wieloletni instruktor szybowcowy. Od 1945 r. szkolił w lotnictwie sportowym, w Poznaniu, w szkołach szybowcowych w Rzadkowie i w Lesznie, z którym związany jest długoletnią pracą instruktorską. Wyszkolił setki pilotów szybowcowych.

„PUCHAR ZATOKI" BEZ ZATOKI

ANDRZEJ KISZKIS
ZDJĘCIA: ZBIGNIEW BŁAŻEWICZ



Zawodnicy walczyli o każdy centymetr odległości od środka koła. Oto jeden z 62 sportowców uczestniczących w Pucharze Zatoki Gdańskiej.

MIĘDZYNARODOWE Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej weszły już na trwałe do kalendarza imprez lotniczych w kraju. Zawody odbyły się bowiem już ośmiokrotnie, a krajowi i zagraniczni zawodnicy wynoszą z nich na ogół korzystne wrażenie. Świadczyć mogą o tym m. in. wpisy w pamiątkowej księdze, zawierające pochwały pod adresem gospodarzy (a zwłaszcza Mistrza Sportu Ireneusza Zapaśnika, który opiekuje się przyjezdnymi zawodnikami), polecanie się „na przyszłość", propozycje by „Puchar Zatoki" stał się imprezą FAI.

Faktem jest, że zawody są zawsze z wielką troską i nakładem starań przygotowane przez Aeroklub Gdański, Miejski Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki w Gdańsku oraz Stocznię Gdańską, która imprezie patronuje. Jak stwierdził prezes AG Zygmunt Franaszczuk: „W Gdańsku pragniemy stworzyć naszym gościom prawdziwie sportową atmosferę, aby ich udział w zawodach pozostawił wspomnienia przyjemne, do których zawsze i chętnie będą chcieli powracać".

Tegoroczne, VIII zawody zgromadziły na starcie rekordową liczbę 62 zawodników (w tym 7 pań), reprezentujących 23 aerokluby — w tym praski i magdeburski. Rozegrano dwie konkurencje: indywidualny skok dzienny z wysokości 800 — 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek. na celność lądowania oraz skok grupowy w tych samych warunkach. Do punktacji indywidualnej liczyły się wyniki obu konkurencji. Klasyfikacja pań prowadzona była oddzielnie. A oto wyniki:

W konkurencji kobiet najlepsza była Petra Bize z drużyny Magdeburg-2, która uzyskała 4,92 pkt. Kolejne miejsca zajęły: Krystyna Bernacka z Jeleniej Góry — 5,22 i Brunhilde Schreder, również Magdeburg-2 — 5,99.

Wśród mężczyzn pierwsze trzy miejsca zajęli: Marian Zapart z WSWF Wrocław — 0,78 pkt., František Laňka z Aeroklubu Rakowník — 0,86 pkt. oraz Jan Bober z Gliwic — 1,39 pkt. Warto nadmienić, iż w drugiej z rozgrywanych konkurencji — skoku grupowym, gdańszczanin Marian Sylwańczyk i torunianin Mieczysław Kirszkowski uzyskali 0 pkt. Znaczy to, iż co najmniej dwa skoki z trzech wchodzących w zakres tej konkurencji wykonali z lądowaniem w samym środku koła. Mamy tu do czynienia ze zjawiskiem nadzwyczaj rzadko spotykanym w sporcie: nowych rekordów na celność lądowania już się nie ustala (są one bowiem zerowe) — najwyżej się je potwierdza kolejnymi precyzyjnymi wynikami.

W punktacji grupowej triumfował Aeroklub Rakownik (CSRS) — 10,01 pkt., przed WSWF Wrocław — 12,48 pkt. i drużyną Gdańsk-1 — 14,30 pkt.

Impreza byłaby w pełni udana, gdyby nie... brak w niej konkurencji, od której wzięła swą nazwę. Otóż drugi już rok z rzędu nie odbyła się najciekawsza konkurencja zawodów: indywidualny skok dzienny do wody na celność wodowania. Przed rokiem na przeszkodzie stanęły trudne warunki atmosferyczne. W tym roku — jednego dnia zepsuła się motorówka MO, która miała podejmować zawodników z wody, następnego zaś — nie otrzymano zezwolenia od służby operacyjnej na loty nad morze.

Inną sprawą, hamującą ilościowy wzrost imprezy (zgłoszeń mogłoby być znacznie więcej, gdyż zainteresowanie mistrzostwami jest ogromne), to brak sprzętu. Aeroklub Gdański dysponuje do zrzutu skoczków jednym tylko samolotem AN-2, co siłą rzeczy ogranicza liczbę zawodników. Szkoda — bo w rezultacie wpływa to hamująco na rozwój spadochroniarstwa — pięknego sportu, o którym jego popularyzator, Francuz André Suire pisał w książce „Podniebny balet":

„W czasie dalekich wypraw odkrywamy nieustannie na naszej planecie nowe ogniska olśniewającego piękna. Wielcy piewcy morza, gór, lasów jaśnieją na horyzoncie literatury światowej nieporównanym blaskiem. Domagają się od nas następców. I znaleźli się tacy. Od niedawna opiewają oni uroki stref podbiegunowych. Pisarze i malarze wielbią na wyścigi wspaniałości morskich głębin. Podbój powietrza jednak to najświetniejsze zwycięstwo. Wiem, że lotnicy, załogi szybowców i śmigłowców żyją z nim w bliskiej zażyłości. Ale żaden z nich nie może rywalizować z nami, którzy się nim rozkoszujemy, pławimy się w jego obszarach, wibrujemy w bezpośrednim kontakcie z żywiołem, niemożliwym, zda się, do opanowania. Czy wyobrażaliśmy sobie kiedykolwiek, że niebo — sklepienie, powłoka, zbiornik — dostarczy nam takich tematów? Aromat podniebnych wysokości, gdzie od prawieków schroniły się ożywcze ozony... Bogactwo i świetność kuli ziemskiej, roztaczające się przed naszym wzrokiem — wzrokiem meteorytów — niby ziemia obiecana...

A także czyż nie jesteśmy promotorami nowego wymiaru?"



W skokach grupowych najlepszymi okazali się zawodnicy z Czechosłowacji. Na drugim miejscu uplasowali się studenci z Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu



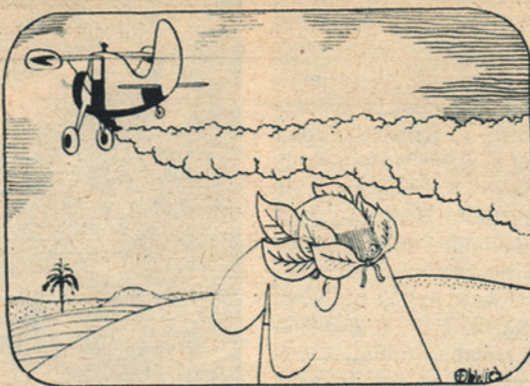


Powyżej: Krótka wymiana zdań po wykonanym skoku. Poniżej: Może szczęśliwszy dla wielu zawodników w osiągnięcia sportowe będzie rok 1972? Zobaczymy!

„GAWRONY" NAD NILEM

BOGDAN KAZNOWSKI

(5)



Daleko jeszcze do pierwszej z wysp archipelagu Cyklad — Melos, leżącej dokładnie na trasie, zaś do celu podróży, do Iraklionu — trzy godziny lotu. Zdzicho wyciąga nogi i opiera je o deskę przyrządów, bez przerwy żartując, nabijając się z Remiego ile wlezie. Remiemu stanowczo nie chce się śmiać. Oto mętnieje horyzont, błękitne niebo rozbiela się zwolna i przyjmuje kolor wody.

— Mgiełka — mówi. — Jakaś mgiełka, źle się będzie leciało.

— Jak komu — odpowiada Niełaczny. — Mnie tam dobrze. Zaraz zdejmę sobie buciki. Nie wziąłeś przypadkiem wędki? Pasjami lubię łowić tuńczyki. Podobno tu jest zatrzęsienie tuńczyków.

— Durnyś jak te twoje kapcie — odpowiada Remi. — Widzisz?

— Widzę świetlaną przyszłość. Kupię ci piwo w Chartumie. Świetnie powozisz, mogę cię zaangażować na stałe.

— Wypchaj się, kretynie.

Teraz rzeczywiście będzie nie najlepiej. Mgiełka chłopaki. Jeszcze trochę. Parę minut i będzie po wszystkim.

Trzymają się doskonale, mimo napiętych nerwów, mimo grożącego wyraźnie niebezpieczeństwa. Zresztą teraz już jest za późno na zmianę decyzji, na powrót do Aten. Pułapka z chmur zamknęła się za nimi. Mogą tylko lecieć do przodu, do Iraklionu albo gdziekolwiek. Jest szansa, że dolecą.

I nagle, jak obcięte nożem — kończą się te chmurzyska przebrzydłe. Wpadają w oślepiające słońce.

— Do góry! — woła Adamkiewicz. — Stały kurs. Włazimy na tysiąc metrów.

— Wiesz co? — mówi Niełaczny do Remiego. — Naprawdę masz u mnie to piwo. Jak Boga kocham. A Adamkiewicz ma koniak ogromny jak stąd do Chartumu.

Chmury... Góry... Morze...

Ile jeszcze takich pułapek zastawia na „Gawrony" przyroda?

Chmury nie zawsze są groźne. Trzeba je mieć

PUŁAPKI

na horyzoncie gęstnieje, widnokrąg gubi się zupełnie tak jak było przed rokiem. Wtedy Niełaczny też leciał i powinien wiedzieć, co to znaczy. Niełaczny jednak śmieje się.

Jeszcze kilka minut lotu i okazuje się, że to co wyglądało jak mgiełka jest frontem. Granica chmur.

— Schodzimy niżej pod chmury — zawiadamia grupę Adamkiewicz. — Zobaczymy jaka jest podstawa. Może dojdziemy do Krety.

Wskazówki wysokościomierzy ruszają w lewo. Już nie tysiąc dwieście lecz tylko tysiąc metrów. Dziewięćset. Chmury są coraz bliżej. Osiemset metrów wysokości. Im dalej w morze, tym niżej trzeba lecieć, żeby nie wpaść w chmury i rozsypać ugrupowania.

Siedemset. Sześćset. Pięćset metrów.

— Możemy jeszcze lecieć nawet godzinę — uspokaja pilotów Adamkiewicz. — Paliwa starczy na powrót, gdybyśmy nie mogli przejść.

Lecą. Wciąż niżej i niżej. Chmury są tuż nad nimi, od czasu do czasu szare kłaczki pary omiatają kabiny. Trzeba jeszcze niżej.

Dwieście metrów. Sto pięćdziesiąt.

Niełaczny zdejmuje nogi z deski przyrządów. Prostuje się w fotelu.

— No? — Odzywa się Remi. — Teraz możesz łapać te twoje delfiny.

— Nie delfiny, tylko tuńczyki.

Jeszcze usiłuje żartować, ale minę ma nietęgą. Zaczyna się wpatrywać w dość wysoką falę, której grzbiety widać wyraźnie. Morze jest rozkołysane, zdaje się, że fale muskają koła samolotów.

— Coś mnie swędzi w pięty — mówi Remi.

— Cholera. Zdaje się, że ta woda nie jest bardzo ciepła.

Adamkiewicz jednak prowadzi wytrwale. Nie rozmawiają przez radio. Zbyt są zajęci obserwacją powierzchni morza. Teraz nieostrożny ruch drążkiem sterowym, chwila nieuwagi i... wodowanie. Morze jest tuż pod samolotem, lecz Adamkiewicz widzi przed sobą coś jakby przejaśnienie.

— Chyba przejdziemy — woła. — Trzymać się we krwi, żeby odróżnić groźbę prawdziwą od wyimaginowanej, trzeba się z nimi oswajać przez całe lata, aby wreszcie je zrozumieć. Nie wszystkie bowiem chmury niosą to samo.

Niedaleko Birbet, w Sudanie, startując z bazy w Kosti na przygodne lądowisko względnie równe i wydawało się bezpieczne, opylał wyznaczone półka bawełny samotny „Gawron" Remiego Kalety. Uwijali się przy tej pracy z mechanikiem Romanem Łuczyńskim — norma wyznaczona na dzień dzisiejszy była bardzo duża. Sudański entomolog, opiekujący się plantacjami, kilkakrotnie już od rana pytał czy zdążą. Spieszyło się: wołek bawełniany, ten wielki szkodnik wszystkich bawełnianych plantacji Afryki, znalazł się w tej fazie swego rozwoju, kiedy najłatwiej go zniszczyć, spryskując pola odpowiednią trującą mieszanką. Nie oszczędzali się więc; pilot po opróżnieniu zbiorników lądował i natychmiast przystępował do pracy, pomagając mechanikowi w tankowaniu. Nie zważali na afrykański skwar, grubo przekraczający czterdzieści stopni w cieniu.

Roman, mechanik z lotnictwa sanitarnego w Warszawie, przyzwyczajony jest do pracy w warunkach niezwykłych; niejednokrotnie już od jego pracowitości zależało czy samolot ze znakiem czerwonego krzyża wystartuje na czas, czy zdąży z interwencją tam, gdzie najbardziej jest potrzebny, gdzie zagrożone jest życie ludzkie. Remi podziwia go w duchu. Tu ostatecznie nie ma stanu zagrożenia, ale nawyk pracowitości jest czymś trwałym i Remi wie, że nie mógłby sobie pozwolić na objaw lenistwa. Jakoś głupio byłoby wobec Romana. Może dlatego ta dwójka właśnie: pilot Remi Kaleta i mechanik Roman Łuczyński biją rekordy ilości opylonych feddanów bawełny.

Sudański entomolog już zna tę parę, więc jeżeli teraz pyta czy zdążą, bardzo musi mu zależeć na pośpiechu. Mimo to, gdy Remi wylądował właśnie i przystąpił wraz z Romanem do napełniania zbiorników chemikaliami — wstrzymuje ich.

— Nie trzeba. Niech pan nie leci więcej, mister Remi.

Zdumiewające. Nie lecieć? Jeszcze pozostało kilka pól, jest zresztą dopiero godzina trzynasta. Skwar jest niesamowity, to prawda. Czyżby dlatego Sudańczyk nagle zaczął żałować polskich lotników? Owszem, między sobą czasami, w hotelu, zmordowani jak nieboskie stworzenia całodzienną pracą w polu przy czterdziestu i więcej stopniach Celsjusza, cytowali stworzone już nie wiadomo przez kogo stwierdzenie najlepiej ilustrujące warunki: „W samo południe, gdy śpi Arab, śpi pies Araba i śpi pchła psa Araba — polski lotnik pracuje". Jest w tym trochę goryczy ale i trochę niezwykłej dumy. Nigdy nie mówili tego przy Sudańczykach.

— Co się stało? Zła mieszanka może?

— Nie. Wszystko w porządku. Ale musi pan wracać do bazy.

— Ale dlaczego?

Sudańczyk wskazywał dwa maleńkie, białe obłoczki na niebie już nie błękitnym, ale rozpalonym w słońcu niemal do białości.

— Widzi pan? Dwa obłoczki.

— Widzę, to są cumulusy. Ale co z tego?

— Jeżeli pan za dziesięć minut stąd nie odleci, będzie pan musiał tu zostać dwa dni. Samolot nie będzie mógł przez te dwa dni pracować. Zaraz będzie burza.

— Zaraz?

Remi się roześmiał. Zaraz? Z tych dwóch kłaczków pary ma być burza? Na rozwój chmur burzowych z tych maleńkich cumulusików trzeba by czekać dwa dni jak nic.

— A tutaj będzie bagno, błoto po kolana — mówi Sudańczyk. — Musi pan uciekać. Niech się pan nie śmieje, mister Remi.

Sudańczyk jest wyraźnie zdenerwowany tym, że Remi nie chce go słuchać, to zastanawia Remiego.

— Co myślisz o tym, Roman? — zwraca się do mechanika po polsku.

— Cholera wie. Może by jednak go posłuchać? Jest za bardzo niespokojny. Zresztą...

Roman patrzy pod stopy. Twarda, popękana ziemia.

— Za każdym startem wznosisz tuman kurzu. Wyobrażam sobie to lądowisko po deszczu. Jeżeli on ma rację, samolot wpadnie po osie. Że tu będzie bagno, to pewne.

— Patrz!

Dwa maleńkie cumulusy połączyły się. Wokół powstało kilka innych. A przecież ich rozmowa trwała może minutę, dwie.

— On chyba ma rację. Wiejemy stąd. Dobrze — zwraca się teraz Remi do entomologa. — Odlatujemy.

Wsiadają do kabiny. Remi uruchamia silnik. Chwila i są w powietrzu. Kurs — do bazy.

Pierwszych kilka minut spokojnie. Tylko upał jest wręcz niemożliwy, mimo pracującego wentylatora dmuchającego w twarze powietrzem gorącym jak z pieca. Nagle gwałtowny podmuch wiatru rzucił „Gawronem" w bok, drążek sterowy chce się wyrwać z ręki. Remi zwiększa obroty silnika. Tak, teraz już z całą pewnością wie, że Sudańczyk miał rację. Mocuje się z wiatrem, który wciąż się wzmaga, po kilku minutach już boli go ręka od trzymania steru. Dobrze, że pod wiatr, z bocznym wiatrem byłoby jeszcze gorzej. Ale za to „Gawron" prawie wcale nie posuwa się do przodu, a wiatr wciąż jeszcze się nasila.

— Nie ma rady — woła Remi do mechanika. — Musimy siadać.

Przed nimi wieś i dość rozległe pole. Można na nim lądować. Remi zniża się, nie ujmując gazu, na pełnych obrotach. Dopiero gdy samolot jest tuż nad ziemią, gdy niemal dotyka jej kołami — dźwignia gazu, drążek sterowy.

Tak krótkiego dobiegu Roman jeszcze nie widział, choć widział już niejedno lądowanie w bardzo niezwykłych warunkach. Dobieg pięć metrów. Można tak siadać na śródmiejskich podwórkach. To wiatr.

Wyskakują z kabiny. Śmigło znieruchomiało, iskrowniki są wyłączone, wiatr jednakże trzepie samolotem, koła odrywają się od ziemi pod silniejszymi podmuchami. Koniec „Gawrona"? Musi to nastąpić, dmuchnie silniej, prosto w powierzchnię nośną maszyny, podniesie ją i zwali na plecy. Wydaje się to nieuchronne.

— Szybko!

Roman nie traci jednak głowy.

— Szybko do ogona. Odwrócimy grata z wiatrem.

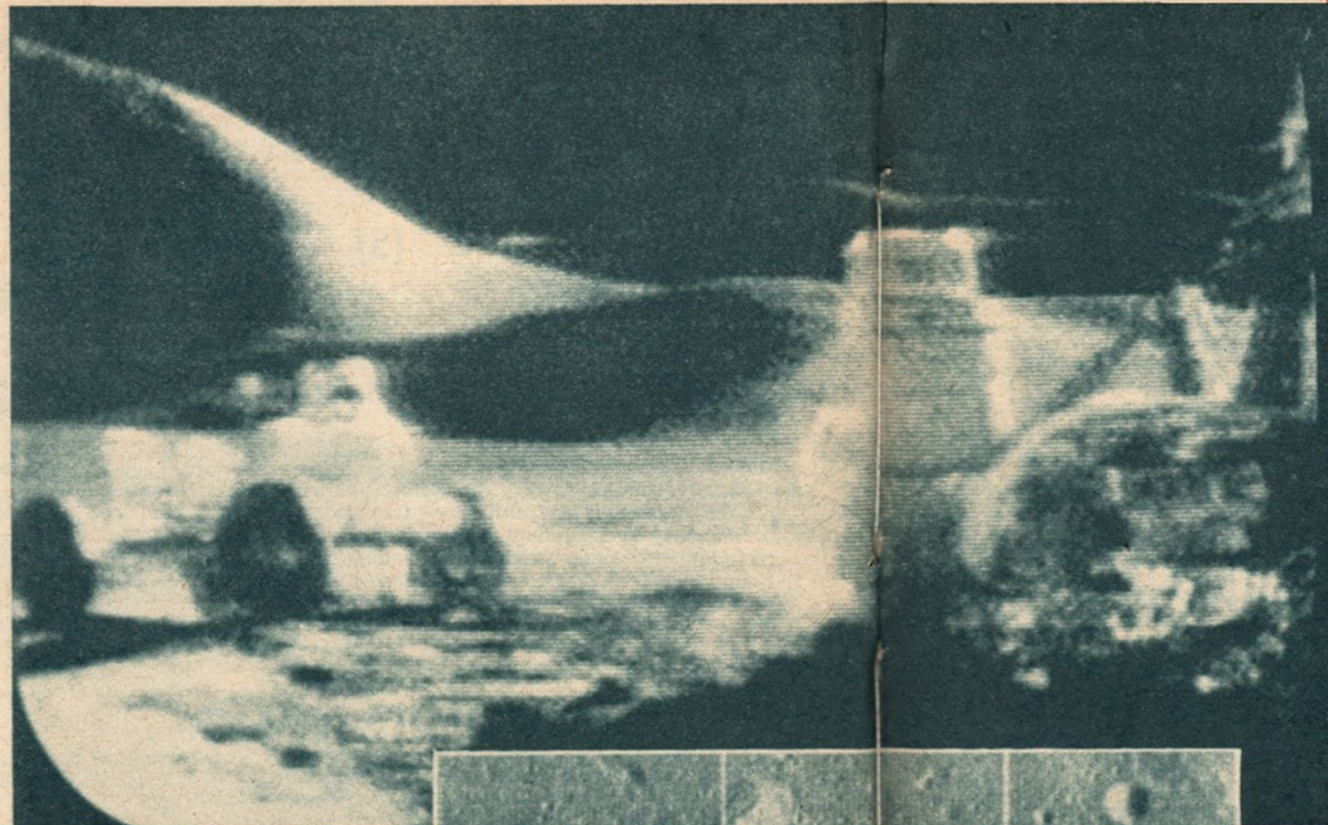
Dźwigają ogon z wielkim trudem, pokonując ciężar samolotu i tę wichurę, która się uparła zniszczyć żółty samolot, obracają „Gawrona" jak na nóżce cyrkla.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

W dniu 26 lipca 1971 r. o godzinie 14 minut 34 czasu warszawskiego wyruszyła wyprawa na Księżyc oznaczona mianem „Apollo-15" z załogą złożoną z dowódcy-weterana lotów kosmicznych — Davida Scotta i nowicjuszy — Jamesa Irvina i Alfreda Wordena. Po wykonaniu ok. dwóch okrążeń wokół Ziemi na wysokości 160 km nastąpił właściwy odlot statku ku Księżycowi o godzinie 17 minut 24, a od godziny 17 minut 45 do godziny 18 odbyło się połączenie statku „Apollo" z lądownikiem LM i ich odłączenie od ostatniego członu rakiety nośnej. W dniu 29 lipca o godzinie 20 minut 20 statek znalazł się poza Księżycem na wysokości stu kilkunastu kilometrów i wówczas uruchomiono silnik jego członu rakietowego aby zmniejszyć prędkość lotu o ok. 0,9 km/s w wyniku czego statek stał się sztucznym księżycem Księżyca.

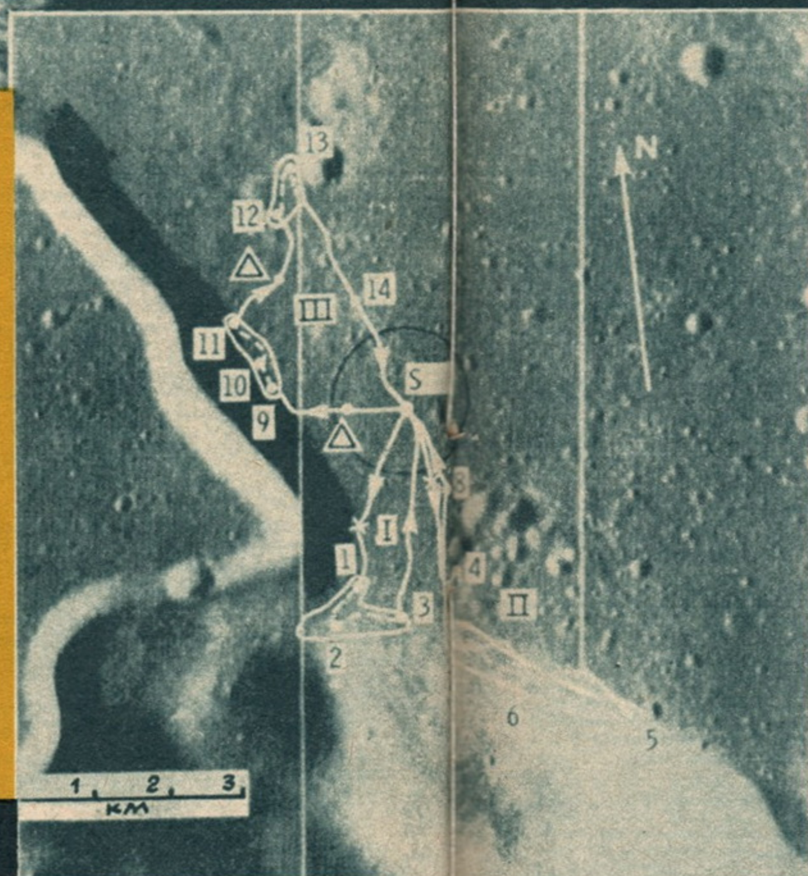
W dniu 30 lipca o godzinie 18 minut 13 lądownik LM odłączył się (z 25 minutowym opóźnieniem) od statku „Apollo", a o godzinie 23 minut 16 wylądował na Księżycu ze Scottem i Irvinem w miejscu położonym o 450 m na północ od planowanego mającego współrzędne selenograficzne 26°4'54" N i 3°39'30" E wiele wysiłku i czasu oraz spenetrować większą część powierzchni Księżyca.

O godzinie 15 minut 10 selenonauci rozpoczęli pierwszą przejażdżkę samochodową po Księżycu. Udali się oni najpierw w kierunku południowo-zachodnim i dojechali do krawędzi Szczeliny Hadleya, stąd pojechali na południe wzdłuż szczeliny i dotarli do krateru „Na zgięciu", gdzie był wyznaczony pierwszy przystanek. Nastąpił on o godzinie 16 minut 45 i trwał 12 minut. Z kolei pojechali łukiem na południo-zachód do krateru „Świętego Jerzego", gdzie był drugi przystanek, a stąd — na wschód i po przebyciu 1 km zatrzymali się po raz trzeci, następnie o godzinie 18 minut 45 rozpoczęli powrót do lądownika LM. Ogółem przejażdżka trwała przeszło 3 godziny i selenonauci przebyli w tym czasie 7,6 km. Podczas przystanków zajmowali się badaniami naukowymi, tzn. zbierali przede wszystkim próbki gruntu i wykonywali fotografie otoczenia różnymi kamerami. Przeprowadzali także barwne trans-



WYPRAWA DO BAGNA ZGNILIZNY

Dr inż. ANDRZEJ MARKS



Z prawej u góry: Samochód elektryczny „Rover" na powierzchni Księżyca. Za sterem — D. Scott, J. Irvin stoi z prawej. Niżej: Trasa wypraw samochodem „Rover". I, II, III — kolejność wypraw, cyfry oznaczają przystanki, S — punkt wyjściowy.

znajdującym się na Bagnie Zgnilizny (Palus Putredinis) w bezpośrednim sąsiedztwie Gór Apenin i Szczeliny Hadleya, będącym rejonem nadzwyczaj ciekawym pod względem selenologicznym. Statek wylądował z przechyłem 9°, a po wylądowaniu w członie hamującym statku pozostało jeszcze paliwa na 93 s działania silnika.

W dniu 31 lipca o godzinie 1 minut 30 Scott otworzył górny właz kabiny i sfotografował otoczenie miejsca lądowania. O godzinie 14 minut 30 zszedł na powierzchnię Księżyca i natychmiast przystąpił do wyładunku sprzętu naukowego. W 7 minut później dołączył do niego Irvin. Dodać należy, że selenonauci byli ubrani w nowego typu skafandry, wygodniejsze w użyciu i umożliwiające bardziej długotrwały pobyt na zewnątrz kabiny. Następnie selenonauci przystąpili do wyładunku samochodu księżycowego „Rover". Dzięki posiadaniu tego pojazdu selenonauci mogli zaoszczędzić misje telewizyjne i ustnie relacjonowali różnego rodzaju informacje.

Po powrocie w sąsiedztwo lądownika LM selenonauci przystąpili do instalowania w odległości 90 m na zachód od niego samoczynnej stacji naukowej ALSEP. Składała się ona prawie z identycznych przyrządów jak stacje zainstalowane przez wyprawy „Apollo-12" i „14", które ciągle jeszcze działają. Należy zwrócić uwagę, że dodanie do dwóch działających zespołów przyrządów — trzeciego zapoczątkowało jakościowo nowy etap w tej dziedzinie badań, gdyż dało możność przestrzennego lokalizowania zjawisk na Księżysu np. epicentrów trzęsień Księżyca z dokładnością kilku metrów, a pomiarów odległości Księżyca od Ziemi z dokładnością... 3 cm (!). Warto dodać, że obecnie można będzie rejestrować uderzenia w dowolne miejsce Księżyca meteoridów o rozmiarach pomarańczy.

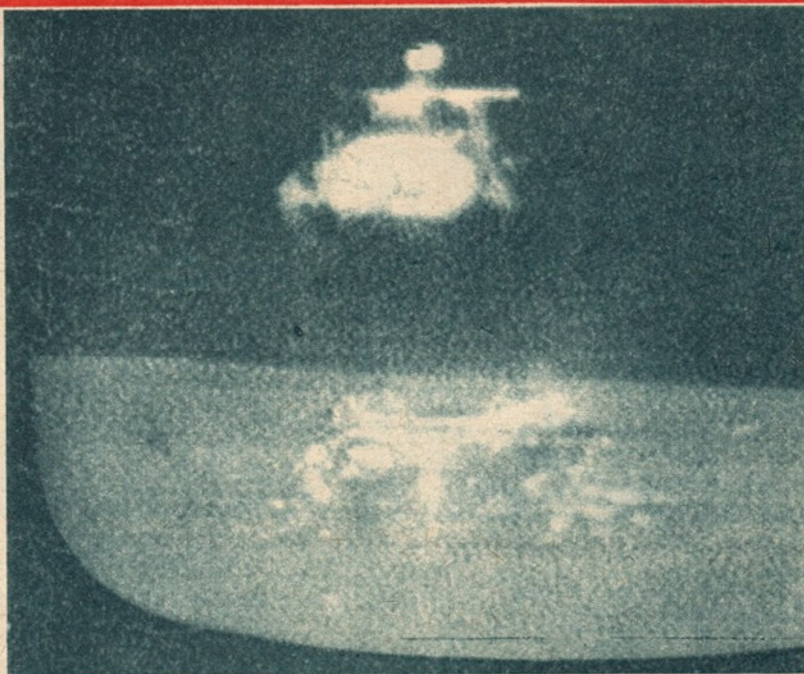
Zestaw przyrządów obejmował: stację centralną pełniącą funkcję logistycznego urządzenia elektronicznego i stacji łącznościowej, izotopowe ogniwo termoelektryczne dostarczające energii elektrycznej, sejsmometr, magnetometr, miernik osiadania pyłu, detektor cząstek wiatru słonecznego, miernik neutralnych cząstek atmosfery księżycowej i po raz pierwszy termometry mierzące dopływ ciepła z wnętrza Księżyca (termometry te selenonauci zainstalowali w dwóch otworach o średnicy 2,5 cm i głębokości ok. 3 m wywierconych wiertarką elektryczną — trzeci otwór o głębokości 2 m miał służyć do pobrania próbek gruntu).

Oprócz tych przyrządów selenonauci ustawili także odbłyśnik laserowy (tym razem złożony jednak z 300, a nie tylko ze 100 pryzmatów) i rozmieścili przeznaczoną do zabrania na Ziemię folię glinową służącą jako pułapka dla cząstek wiatru słonecznego. Ogółem pobyt selenonautów poza kabiną trwał 6 godzin i 32 minuty.

W dniu 1 sierpnia selenonauci odbyli drugą z kolei przejażdżkę naukową po Księżycu. Rozpoczęła się ona z przeszło godzinnym opóźnieniem ok. godziny 13 minut 30. Droga wiodła na południe ku „Grupie Południowej" (wtórnych kraterków wybitych przez ejekta wyrzucone z krateru Autolycus w czasie formowania się), a następnie na południowschód wzdłuż podnóża Apeninów. Tym razem selenonauci nie tylko zbierali próbki gruntu (znaleźli przy tym jak się zdaje poszukiwany od dawna okaz pierwotnej skały krystalicznej) i fotografowali otoczenie, ale też użyli posiadanych narzędzi do badania struktury gruntu. Ok. godziny 20 selenonauci powrócili do lądownika LM po przebyciu ogółem ok. 12,6 km.

Trzecia naukowa wycieczka selenonautów odbyła się w dniu 2 sierpnia. Rozpoczęła się ona o godzinie 8 minut 24 i została skrócona z 6 do 4 godzin ze względu na nadmierne zużycie zapasów podczas poprzednich wycieczek. Tym razem selenonauci udali się na zachód do tarasowej krawędzi Szczeliny Hadleya, później wzdłuż niej na północ, następnie na północo-wschód ku „Grupie Północnej" (kraterków), a stąd na południe do lądownika LM. W czasie tej wycieczki droga wiodła m. in. koło kopuł księżycowych — ciekawych płaskich półkolistych wzniesień, które uważa się za wulkaniczne przy czym być może są to nieuformowane do końca kratery. Selenonauci oczywiście nadal zbierali próbki gruntu (ogółem zebrali ich 77 kg) i wykonywali fotografie.

Start kabiny lądownika LM z Księżyca nastąpił o godzinie 18 minut 11 i był transmitowany przez pozostawioną na pojeździe „Rover" kamerę telewizyjną z odległości 90 m. Start odbył się łatwo i szybko, gdyż ciąg silnika napędowego dwukrotnie przewyższał ciężar kabiny. W 435 s później kabina rozpoczęła wokółksiężycowy ruch satelitarny, a ok. godziny 20 przyłączyła się do statku „Apollo". Po powrocie do kabiny „Apollo", z dwugodzinnym opóźnieniem (wywołanym trudnościami z wyrównaniem ciśnień między kabinami), selenonauci odrzucili w dniu 3 sierpnia o godzinie 2 minut 4 niepotrzebną już kabinę lądownika LM, która wkrótce po tym spadła na Księżyc w planowanym rejonie wywołując jego sztuczne trzęsienie. Uprzednio do tego celu wykorzystano ostatni człon rakiety nośnej „Saturn-5", który spadł na Księżyc jeszcze przed przybyciem w jego sąsiedztwo wyprawy.



Moment startu statku „Falcon" z powierzchni Księżyca.

Po powrocie do kabiny „Apollo" selenonauci jeszcze prawie przez 2 doby kontynuowali wokółksiężycowy lot satelitarny wykonując różnorodne badania naukowe: fotografowali Księżyc specjalnymi kamerami fotogrametrycznymi o zdolności rozdzielczej 20 i 1 m(!), odbierali promieniowanie rentgenowskie, gamma i alfa Księżyca, badali atmosferę księżycową spektrometrem masowym, badali nieregularności księżycowego pola grawitacyjnego (maskony) wyznaczając na drodze radiowej zmiany parametrów orbity statku.

Bezpośrednio przed odlotem ku Ziemi selenonanuci odłączyli od statku małego satelitę (o masie 36 kg), który przez rok będzie badać krążąc wokół Księżyca: pole magnetyczne, pole grawitacyjne i strumienie cząstek.

Odlot statku „Apollo" ku Ziemi nastąpił w dniu 4 sierpnia o godzinie 22 minut 20. W czasie lotu powrotnego selenonauci wykonali jeszcze trzy ciekawe czynności:

W dniu 5 sierpnia o godzinie 16 minut 41 Worden wyszedł na 16 minut na zewnątrz kabiny, aby wymontować kasety z błonami fotograficznymi z kamer fotogrametrycznych. W dniu 6 sierpnia w godzinach wieczornych obserwowali zaćmienie Księżyca (które nawiasem mówiąc było widoczne także u nas). Trzecim ciekawym eksperymentem były próby topienia w kabinie w specjalnym urządzeniu bizmutu i indu.

Jeszcze przed powrotem wyprawy na Ziemię opublikowana została część jej wyników naukowych. Niektóre z nich brzmią dla selenologa wręcz sensacyjnie i niewiarygodnie.

● Od dawna wiadomo było, że Księżyc nie jest kulisty, ale te nieregularności uważano za bardzo małe. Obecnie okazało się, że po odwrotnej stronie Księżyca są wypukłości o wysokości do 9 km, co jest akurat odwrotne w stosunku do tego co mniemano poprzednio, a mianowicie iż wypukła jest strona Księżyca zwrócona ku Ziemi i to bardzo nieznacznie.

● Budowa wewnętrzna Księżyca bardzo różni się od ziemskiej. Morza utworzone są z bardzo różnorodnych substancji. Skorupa pod nimi znajduje się na głębokości 25 km.

● Tektoniczne trzęsienia Księżyca są bardzo rzadkie. Wyróżniono kilkanaście ich epicentrów. Występują one przede wszystkim co dwa tygodnie, gdyż są inicjowane przez zjawiska pływowe wywoływane przez przyciąganie Ziemi.

● Na lądach Księżyca występuje więcej glinu niż na morzach.

● Po odwrotnej stronie Księżyca zauważono wiele stożków wulkanicznych i erupcji gazów.

● Grubość skupisk materii odpowiedzialnych za maskony księżycowe równa jest 7 do 10 km.

● Z badań magnetycznych wynika, że Księżyc był kiedyś bliżej Ziemi niż obecnie.

● Księżyc powstawał szybko.

● Księżyc jest chłodniejszy we wnętrzu niż przy powierzchni!

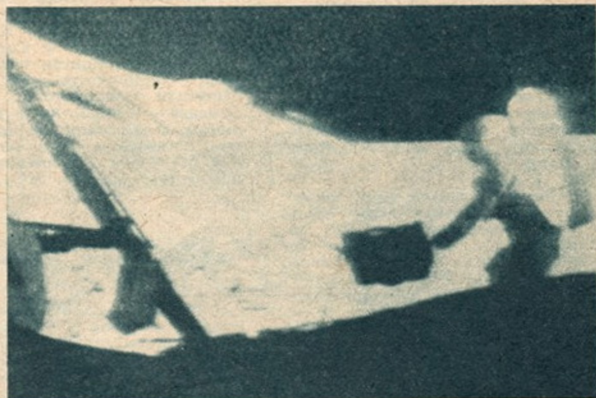
Trudno oczywiście ręczyć za ścisłość informacji prasowych toteż konieczne jest poczekanie na pierwsze publikacje naukowe. Fakt dokonania szeregu rewelacyjnych odkryć naukowych nie ulega jednak wątpliwości. Rewelacyjne też będą badania materiałów naukowych dostarczonych przez kabinę „Apollo" na Ziemię.

Wodowanie kabiny na Ziemi nastąpiło w dniu 7 sierpnia w odległości około 540 km na północ od Honolulu, o godzinie 21 minut 45.

Dodać należy, że po tej wyprawie po raz pierwszy selenonauci nie zostali poddani kwarantannie biologicznej.

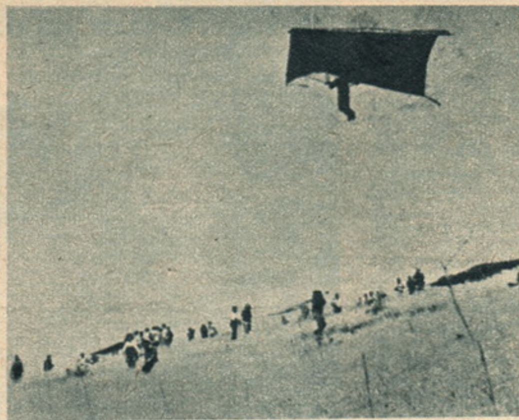


Podczas pierwszej wyprawy samochodem „Rover" D. Scott, przerzucił wiele kilogramów skał księżycowych wybierając ciekawe okazy. Oto on podczas przystanku w okolicy krateru Świętego Jerzego.



Załadunek zasobników z zebranymi próbkami różnych okazów skał księżycowych na pokład statku wyprawowego LM „Falcon" odbywał się przy pomocy prostego urządzenia wyciągowego.





W czerwcu w USA zorganizowano niezwykłe zawody szybowców zboczowych. Udział brały wyłącznie konstrukcje z pionierskich lat szybownictwa tak zwane „balansjery". Pilot startował z rozbiegu sterując w locie tylko położeniem ciała (tak jak nasz Tański swoją „Lotnią"). Impreza ciekawa, ale i niebezpieczna. Uzyskano czasy lotów bliskie 19 s i odległość około 240 m. Zawody wykorzystała telewizja, Na zdjęciach fragmenty z zawodów.





DALOTEL W PRÓBACH

Francuski samolot akrobacyjny Dalotel DM.165 konstrukcji Michela Dalotela zakończył oficjalne próby w locie w Centrum Lotniczym w Istres. Miesięcznik „Aviasport" podaje wyniki pierwszych prób. Zdaniem ekspertów DM.165 jest doskonałym prototypem samolotu akrobacyjnego i do zaawansowanego szkolenia. Pewnych zmian wymagać będzie jedynie zespół śmigło-silnikowy.

PO RAZ CZWARTY O PUCHAR BIANCOTTO

W dniach 3—10 lipca w Carcassonne odbyły się międzynarodowe zawody akrobacji samolotowej rozegrane po raz czwarty o puchar Biancotto (sławny pilot, akrobata francuski).

Pierwsze miejsce zajął Hoessl (NRF) na Akrostarze Mk-2, przed Holzbergerem (NRF) na Zlinie-326 i Schweizerem (Szwajcaria) na Akrostarze. Polscy piloci biorący udział w tej interesującej imprezie zajęli następujące miejsca: 10 — Mikołajczyk, 11 — Kasperek, 17 — Kawala — wsyscy na Zlinach.

STEWARDESSY PO FRANCUSKU

Szkoła „gospodyń powietrznych" i Czerwonego Krzyża szkoli we Francji stewardessy dla potrzeb różnych towarzystw lotniczych. A oto wymagania stawiane kandydatkom: wiek 21—28 lat, obywatelstwo francuskie, znajomość doskonała w piśmie i mowie języka angielskiego.

NAGRODY DLA PUBLICYSTÓW

Komisja historyczna Aeroklubu Francji przyznała tradycyjne doroczne dyplomy za prace związane z lotnictwem. Wśród książek wyróżnionych znalazły się prace Francuzów jak: Alberta Etéve — Victorie des Cocardes, album o historii lotnictwa francuskiego, a z prac obcych wyróżniono książkę Rumunów Gudju Iacobescu i Ionescu — konstrukcje lotnicze Rumunii.

NOWOŚCI Z ARGENTYNY

Zakłady lotnicze w Cordobie rozpoczęły produkcję wstępnej serii z zamówionych na razie dziesięciu samolotów IA-58 „Pucara". Dwusilnikowe te samoloty z silnikami turbinowymi „Astazou" o mocy po 1 000 KM mają być budowane w liczbie 80 sztuk.

ANGIELSKI „BULLDOG" W SŁUŻBIE SZWEDZKIEJ

Brytyjskie samoloty sportowe Beagle „Bulldog" zakupione zostały przez lotnictwo wojskowe Szwecji jako maszyny szkolne. W sumie zakupiono 48 samolotów Samolot ten z silnikiem Lycoming o mocy 200 KM może być wyposażony zarówno w podwozie kołowe, jak również narty.

MONOGRAFIA O „ŁUNOCHODZIE"

Nakładem wydawnictwa Akademii Nauk ZSRR ukazała się pierwsza część monografii pt. „Ruchome laboratorium księżycowe" „Łunochod-1". Książka jest ilustrowana licznymi wykresami i zdjęciami powierzchni Księżyca.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY W ZSRR

Jak wynika z informacji zawartych w radzieckiej prasie fachowej, stale wzrasta liczba entuzjastów latania na wiropłatach. W ostatnich czterech latach w zawodach śmigłowcowych w ZSRR uczestniczyło ponad dwa tysiące sportowców-lotników. W tym okresie 216 pilotom śmigłowcowym przyznano tytuły mistrzów sportu. Od roku 1959 sport śmigłowcowy włączony jest do jednolitej klasyfikacji sportowej. Decyzją biura Federacji Sportu Lotniczego ZSRR wyłoniono kadrę narodową, która uczestniczyć będzie w mistrzostwach świata. W tegorocznych mistrzostwach w NRF ekipa radzieckich sportowców jeszcze nie będzie brała udziału, przygotowując się do następnego międzynarodowego spotkania pilotów śmigłowcowych.

LOTNICZY TOUR DE FRANCE

Po raz dziewiętnasty zorganizowano w lipcu dziesięciodniowy lot okrężny wokół Francji, w którym udział biorą piloci-juniorzy. Startowało 55 samolotów sportowych. Zwycięzcą został Guy Denjean na samolocie DR-1050.

ZJAZD KONSTRUKTORÓW-AMATORÓW

Na dni 14—16 września zapowiedziano zlot samolotów konstrukcji amatorskich do Cambrai-Niergnies (Francja). W zlocie brać będą udział amatorzy z terenu całej Francji.

Astronautyka i technika rakietowa

RADZIECKIE BADANIA KOSMICZNE

Jak informuje prasa radziecka, zakończono opracowywanie danych uzyskanych dzięki sondażom atmosfery okołoziemskiej i przestrzeni kosmicznej. Badania prowadzone były w latach 1968—70 przy wykorzystaniu próbników typu „Sonda". Na pokładach tych obiektów umieszczano między innymi żółwie oraz cebulę, ziarna pszenicy, ziarna jęczmienia, szczepy chlorelli, pałeczki okrężnicy i inne rośliny oraz drobnoustroje.

Podczas kolejnych lotów zarejestrowano prawie identyczne dozy radiacji kosmicznej. Na przykład podróż kosmiczna nie wpłynęła szkodliwie na żółwie mimo, iż traciły one około dziesięć procent swej wagi. Badania medyczne nie stwierdziły poważniejszych zmian u zwierząt w porównaniu z okresem przed lotem. Żółwie odbyły podróż na pokładzie próbnika „Sonda-5". Ciekawe zjawisko wzrostu i rozwoju nasion pszenicy i jęczmienia nie różniło się od doświadczeń obserwowanych podczas podobnych prób prowadzonych również w przestrzeni okołoziemskiej na niskich orbitach.

FRANCUSKO-RADZIECKA WSPÓŁPRACA KOSMICZNA

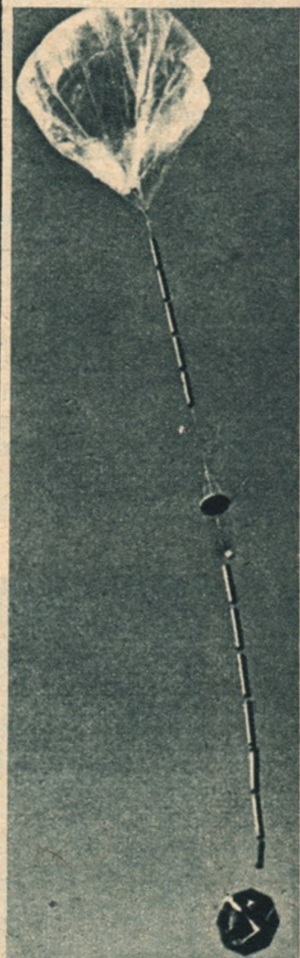
W połowie grudnia roku bieżącego rozpoczną się starty rakiet sondażowych, w których udział wezmą uczeni z ZSRR i Francji. Między innymi ze statku badawczego płynącego wzdłuż wybrzeży Gujany francuskiej wyrzucona zostanie rakieta radziecka typu MR-12. Na pokładzie tej rakiety umieszczona zostanie aparatura francuska (spektrometr). Z ośrodka w Gujanie wystartuje następnie rakieta „Veronique" unosząc na swym pokładzie spektrometr konstrukcji radzieckiej.

WIATR SŁONECZNY

Wiatr słoneczny to cząstki przede wszystkim wodoru emitowane podczas wybuchów na Słońcu. Potok takich cząstek poruszający się z prędkością około 300—600 km/s zarejestrowały czujniki dwóch próbników marsjańskich „Mars-2" i „Mars-3". Jak już informowaliśmy, próbniki te wyrzucono z terenu ZSRR w maju roku bieżącego. Badania tak zwanego wiatru słonecznego mają duże znaczenie dla nauki, a szczególnie mogą dostarczyć informacji o składzie chemicznym korony słonecznej.

DZIEWIĘĆ MIESIĘCY NA KSIĘŻYCU

Łunochod-1 zadziwia świat cały swoją niezwykłą wytrzymałością. Mimo zmian temperatur wypełnia ponad dziewięć już miesięcy program badań. Oto w telegraficznym skrócie dokonania automatycznego samochodu księżycowego. Spenetrował on rejon około 500 tys. km kwadratowych, dokonał pomiarów topograficznych wzdłuż przeszło 8-kilometrowego pasa szerokości 150 m. Kamery telewizyjne przekazały na Ziemię 189 zdjęć panoramicznych, w tym 28 zdjęć astrofizycznych. W trzydziestu dwóch punktach Księżyca przy pomocy odpowiednich aparatur przeprowadzono chemiczną analizę gruntu. Dotychczas przeprowadzono z „Łunochodem-1" 149 seansów łączności radiowej w czasie których przekazano na Ziemię blisko 13 tys. poleceń.



Balon francuski programu EOLE. 500 balonów tego typu zostanie wypuszczonych w latach 1975-80 dla obserwacji meteorologicznych. Średnica balonu 4 m, masa 3 kg, długość 6 m. Balony utrzymywać się będą na stałej wysokości 12 tys. m. Satelita współpracujący z balonami już znajduje się na orbicie okołoziemskiej od dnia 17 sierpnia br.

WSPÓŁPRACA KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH W BADANIACH PRZESTRZENI KOSMICZNEJ

Radziecka rakieta badawcza „Wertikal-II" uniosła na swym pokładzie (20 sierpnia) aparaturę naukowo-badawczą wykonaną przez uczonych krajów socjalistycznych. Badania prowadzono na wysokościach od 90 do 463 km. Badano krótkofalowe promieniowanie Słońca i łowiono mikrometeoryty-cząstki pyłu kosmicznego.

W wywiadzie udzielonym przedstawicielom prasy, przewodniczący rady międzynarodowej współpracy w dziedzinie badania przestrzeni kosmicznej prof. Pietrow oświadczył, że pionowe sondowanie atmosfery jest bardzo ważnym i aktualnym zadaniem geofizyki. W górnych warstwach atmosfery ziemskiej zachodzą niezwykle interesujące procesy fizyczne i chemiczne, a uczeni nie posiadają w chwili obecnej pełnego ich obrazu.

A oto jak przebiegało doświadczenie: rakieta wzniosła się na wysokość około 100 km, na której odsłonięto zasobnik z aparaturą badawczą. W ciągu około pięciu minut po ustaniu pracy silnika rakieta osiągnęła wysokość około 350 km rozpoczynając następnie opadanie. Na wysokości około 90 km zamknęły się osłony zasobnika. Zasobnik wylądował przy pomocy spadochronu. Rejestracji promieniowania, uzyskiwanie widma i fotografii Słońca dokonywano przy pomocy urządzeń opracowanych przez fizyków polskich i radzieckich. W doświadczeniu prowadzonym przy pomocy rakiety „Wertikal-II" brała udział aparatura naziemna zbudowana przez uczonych z NRD. Służyła ona do pomiaru absorbcji fal radiowych w jonosferze. Na pokładzie rakiety zbudowano ponadto urządzenia do łowienia i rejestracji mikrometeorytów wykonane przez uczonych węgierskich, radzieckich i czechosłowackich.

MODEL SAMOLOTU

JAK — 40

Podziałka 1 : 100



Modelarzom zainteresowanym budową nowoczesnych samolotów cywilnych podajemy plan radzieckiego samolotu, który w najbliższych latach przewozić ma około 50 procent pasażerów na liniach wewnętrznych ZSRR.

Jak-40 konstrukcji Aleksandra Jakowlewa demonstrowany był już w licznych krajach, gdzie zdobył sobie duże uznanie specjalistów jako maszyna zdolna do startu i lądowania z lotnisk nawet bez betonowych pasów startowych.

Plan podajemy wg źródeł radzieckich („Modelist-Konstruktor"). A oto oznaczenia kolorów i podzespołów: 1 — biały, 2 — zielony, 3 — metal polerowany, 4 — koło przednie, 5 — czerwony, 6 — jasno-niebieski, 7 — czarny, 8 — biały, 9 — biały, 10 — czarny, 11 — metal polerowany, 12 — czarny, 13 — jasnoniebieski, 14 — czarny, 15 — podwozie główne, 16 — jasno-niebieski, 17 — czerwony, 18 — czarny.

PAMIĘTNIK PPOR. PIL. JÓZEFA WAROŃSKIEGO, KTÓREGO OBSZERNE FRAGMENTY PUBLIKUJEMY PONIŻEJ, STANOWI INTERESUJĄCY PRZYCZYNEK DO POZNANIA DZIEJÓW WALK LOTNICTWA POLSKIEGO WE WRZEŚNIU 1939 ROKU. PPOR. PIL. JÓZEF WAROŃSKI ZGINĄŁ 25 WRZEŚNIA 1940 ROKU W OKRESIE „BITWY O ANGLIĘ". PAMIĘTNIK PROWADZONY PRZEZ NIEGO DO OSTATNICH NIEMAL CHWIL ŻYCIA PRZEKAZANY ZOSTAŁ PO ZAKOŃCZENIU WOJNY RODZINIE, A OBECNIE UDOSTĘPNIONY NASZEJ REDAKCJI PRZEZ BRATA AUTORA, STANISŁAWA WAROŃSKIEGO, DAWNEGO PILOTA SZYBOWCOWEGO.

PAMIĘTNIK PILOTA



Ppor. pil. JÓZEF WAROŃSKI

ZACZĄŁEM go pisać od chwili opuszczenia lotniska Poznań. Od kilku miesięcy, konkretnie od wiosny 1939 roku, byliśmy w pogotowiu bojowym. Każdy wyczuwał, że wojna wisi na włosku i w każdej chwili może wybuchnąć jak piorun z jasnego nieba. W pułku, od odlotu, mieliśmy różnego rodzaju dyżury. W pewnym okresie w ogóle nie wolno nam było wychodzić do miasta, to znów wolno, ale tylko na parę godzin. Przed wrześniem spaliśmy już wyłącznie na lotnisku; samoloty wyciągnięte z hangaru, gotowe do lotu. W dniu 26 sierpnia wraz z porucznikiem Możdżeniem i por. Soroką byłem, jak się okazało, po raz ostatni w mieście.

27 SIERPNIA 1939. Po obiedzie o godz. 14-ej alarm, ubierać się i odlot do Lwowa. Rzut ziemny eskadry odszedł już w sobotę 26.8. o godz. 24.00 w kierunku na Rzeszów. Wszystko działo się tak szybko, że nie zdążyłem nawet pożegnać swoich najbliższych, a przecież pozostała Zochna, Wujostwo i Stefan. O godz. 15 z rozkazu dowódcy pułku płk. pil. Jariny, eskadra wystartowała pod dowództwem kpt. pil. Nikonowa, w kierunku na Lwów. W skład eskadry wchodziło 10 „Karasi" i jeden RWD. Do Lwowa przylecieliśmy szczęśliwie o zmroku. Jedna załoga tj. ppor. obser. Łuczkowski i kpr. pil. Wiluśka wystartowała z opóźnieniem, napotkała burzę i lądowała przymusowo, uszkadzając podwozie. Załoga przyjechała pociągiem do Lwowa. We Lwowie 31 eskadra rozpoznawcza otrzymała przydział do armii „Karpaty" dowodzonej przez gen. Fabrycego. Dowódcą lotnictwa przy tejże armii był ppłk pil. Tuśkiewicz wraz z mjr. pil. Zaniewskim i kpt. obs. Łachwą.

30 SIERPNIA. Odlecieliśmy na polowe lotnisko, w majątku „Werynia" koło Kolbuszowej. Kwatery mieliśmy w pałacu hr. Tyszkiewicza. W majątku pozostała tylko córka hrabiego oraz służba. Lotnisko dobre, samoloty zamaskowane obok lotniska w kępie krzaków, a materiały pędne oraz bomby zamaskowane w oddalonym o kilometr od lotniska lesie.

1 WRZEŚNIA. Od rana słyszymy wybuchy bomb, przypuszczalnie bombardują Tarnobrzeg i Mielec. Jesteśmy podenerwowani, oczekujemy rozkazów i ufamy, że wkrótce polecimy na Berlin i inne miasta niemieckie. Po obiedzie przyszedł rozkaz z dowództwa lotnictwa, aby wykonać lot na rozpoznanie, nad terenem Słowacji, gdyż prawdopodobnie tam grupują się jednostki zmotoryzowane, które mają wyruszyć na Polskę. Na ten pierwszy lot bojowy poleciała załoga w składzie: por. obs. Kołodziejski i por. pil. Orzechowski. Mieli rozpoznać drogi i linie kolejowe w okolicy Presova. Przed ich startem byłem na lotnisku. Por. Kołodziejski nałożył białe rękawiczki i zajął miejsce w kabinie „Karasia". Po nabraniu 300 m pilot i obserwator próbują kaemy. Strzelają dobrze. Polecieli. Czekamy wszyscy na ich wiadomości, ciekawi co nam opowiedzą.

Po 2 i pół godzinach przylecieli i przywieźli dosyć ważne wiadomości i zdjęcia fotograficzne. Opowiadali, że na terenie Słowacji byli ostrzeliwani przez artylerię przeciwlotniczą. Rozpoznali kolumny zmotoryzowane, posuwające się ku granicy polskiej. Przywitaliśmy ich owacyjnie, był to bowiem pierwszy chrzest bojowy 31 eskadry. Drugi lot zakończył się tragicznie.

2 WRZEŚNIA. Dowódca eskadry wyznaczył do lotu swego zastępcę por. Możdżenia, ppor. obs. Pstrokońskiego i kpr. pil. Wiluskę. Załoga znowu miała rozpoznać ruchy wojsk niemieckich na terenie Słowacji. Zadowoleni przygotowywali się do lotu. Mieszkałem z ppor. obs. Pstrokońskim i widziałem z jaką radością ubierał się do lotu. W ogóle ten „Spytek" Pstrokoński to figlarz. Stanął przed lustrem, założył hełm, przypiął „Visa" i mówiąc: „Ja im pokażę..." wyszedł na lotnisko. Wystartowali o godz. 16.30, lecz ze względu na chmury rozpoznania nie wykonali. Por. Możdżeń po wylądowaniu opowiadał, że nad terenem Mościc k/Tarnowa tak w jedną, jak i w drugą stronę byli ostrzelani przez naszą artylerię przeciwlotniczą. Wieczorem Możdżeń meldował o tym dowódcy lotnictwa armii. Dowódca powiedział: ...„mówiłem Panu, latać nisko, gdyż im trudno rozpoznać przynależność samolotu".

3 WRZEŚNIA. O świcie usłyszeliśmy warkot „Karasia". To por. Możdżeń leciał powtórzyć swe zadanie. Któryś z kolegów krzyknął: „...Polecieli po to, aby już więcej nie wrócić" i miał niestety rację. Przypuszczaliśmy początkowo, że wylądował przymusowo, ale gdy nastał poranek uświadomiliśmy sobie, że oni pierwsi polegli z naszej eskadry. Tego samego dnia o godz. 10-ej eskadra otrzymała rozkaz rozpoznać i zbombardować kolumnę broni pancernej znajdującej się prawdopodobnie gdzieś w okolicy Nowego Targu. Dowódca eskadry natychmiast wysłał jeden samolot z załogą: ppor. obs. Białkiewiczem i kpr. pilotem Sobkowiakiem. Załoga ta miała znaleźć tę kolumnę i podać drogą radiową jej miejsce. Oprócz tego wrócić po kursie lotnisko-kolumna i przy spotkaniu całej eskadry naprowadzić na tę kolumnę. Po pewnym czasie otrzymaliśmy wiadomość od ppor. Białkiewicza, że wielka jednostka broni pancernej jest na szosie Nowy Targ — Rabka. Samoloty były już uzbrojone w 50 kg bomby: każdy „Karaś" miał pod kadłubem po 6 bomb. Po chwili widać było jednego „Karasia" oraz dwie trójki w tyle. Ja prowadziłem pierwszą trójkę. Nad Brzeskiem dołączyła załoga Białkiewicza, która od tej chwili była dla nas przewodnikiem do celu.

Już z dala od Rabki „Karasie" wyciągnęły się „gęsiego" i sunęły w kierunku maszerującej kolumny. W tym szyku byłem trzecim z kolei, obserwatorem moim był por. obs. Sukiennik i kpr. strzelec Starosta. Nie wiedziałem dokładnie gdzie był cel; lecieliśmy na 700 m ponad górami. W pewnym momencie zauważyłem, że z samolotu mego poprzednika sypią się bomby; spojrzałem na szosę i zauważyłem długą kolumnę samochodów i czołgów. Krzyknąłem do obserwatora: „bomby". Spojrzałem na szosę: ruch jak w ulu, a wozy jak gdyby drewniane pudła pryskały w powietrze. Niemcy sieką z kaemów opropnie, smugi ogni z karabinów maszynowych były tak wielkie, że można je było porównać do komet. Wrażenie było straszne: ogień, trzask i warkot. Nagle mój poprzednik nurkuje z zawrotną szybkością. Dałem nura za nim, cos oderwało się od jego maszyny, sądziłem, że już leży, ale wyciągnął „amerykanem" w lewo i poszedł. Nurkuję. Obok wielkiego samochodu zgrupowało się kilkunastu niemieckich żołdaków, łubudu w nich, ratata, zagrał karabin. Wyciągam, tuż z boku i w tyle pali się nasz samolot i rżnie do ziemi, dwóch skacze na spadochronach. Kto — nie wiem, ale wkrótce po wylądowaniu dowiemy się. Wyciągnąłem samolot do góry, szukam reszty maszyn.

Oglądam się za siebie i widzę około 30 samolotów. No, pomyślałem, to na pewno niemieckie myśliwce. Dałem więc pełen gaz i w górę do chmur. W chmurach odetchnąłem. Po chwili wyjrzałem i dostrzegłem nasze dwa „Karasie", ale gdzie reszta? Gonię jak tylko mogę, już jestem blisko, poznaję Nikonowa i jego postrzelaną maszynę, dołączyłem i lecimy na lotnisko. Nikonow ląduje pierwszy i kładzie maszynę, odwalił podwozie. Nie wiedziałem o tym, że ma przestrzelone opony. Wylądowałem i ja. Straty nasze: 1 „Karaś" z załogą por. obs. Soroko, pchor. obs. Pigułowski i kpr. pil. Rabiega. A więc zginęli druhy z naszej eskadry. Zginęli, ale w naszej pamięci będą zawsze tymi, którzy pierwsi brali udział w tej pięknej wyprawie bombardierskiej. Co się z nimi stało? Nie wiem. Może uciekli, może dostali się w niemieckie ręce. Przyjechał dowódca lotnictwa armii „Karpaty" ppłk pil. Tuśkiewicz i podziękował każdemu osobiście za udaną wyprawę. Wszystkie załogi biorące udział w tej wyprawie podane zostały do odznaczenia „Virtuti Militari".

4 WRZEŚNIA. Dowódca lotnictwa armii zawiadomił dowódcę eskadry, że na terenie fabryki w Mościcach zestrzelono samolot polski. Otrzymałem rozkaz od dowódcy eskadry, aby jechać tam i rozpoznać załogę lub samolot. Zabrałem wszystkie dane silnika i samolotu. Byłem pewny, że poznam załogę. Przyjechałem do Tarnowa; w mieście ruch wielki, trudno odnaleźć kierunek ruchu i marszu wojska. Ludzie chodzą w przyspieszonym tempie, płoszeni przez naloty niemieckich bombowców. Z Tarnowa zabrałem żandarma i udałem się do Mościc. Przyjął mnie dyrektor fabryki. Na jego biurku leżały drzwi „Karasia" w zupełnie dobrym stanie. Prawdopodobnie wyrwane przed upadkiem samolotu. Spojrzałem na numer fabryczny drzwi, zgadza się, „Karaś" z mojej eskadry. Idę jednak z dyrektorem na miejsce wypadku. Tuż przy stosie drzewa leżały resztki „Karasia". W środkowej części kabiny dostrzegłem zwęglonego ppor. Pstrokońskiego. Poznałem po wzroście, częściowo po twarzy, a przed silnikiem, nogami na zewnątrz, leżał kpr. Wiluśka. Por. Możdżenia nie było. Przypuszczalnie został rozerwany przy wybuchu bomb oraz eksplozji zbiorników benzynowych. Naoczny świadek inżynier X opowiadał co następuje: o godz. 5.40 nad torem z Tarnowa, w kierunku na Mościce na wysokości ok. 100 m leciał jakiś samolot. Obsługa kaemu przyjęła, że to samolot niemiecki i oddała serię z dwu karabinów; samolot zapalił się i następnie uderzył w ziemię. Wszyscy świadkowie sądzili, że zestrzelili samolot niemiecki. I dopiero po literach PZL znajdujących się na metalowych częściach stwierdzili ku rozpoczy, że zestrzelili polski samolot.

Z chwilą zapalenia się samolotu, pilot prawdopodobnie chciał wyskoczyć, gdyż wyrwał drzwi kabiny, które były w biurze dyrekcji.

Po przesłuchaniu obsługi kaemu odjechałem do Tarnowa, aby omówić pogrzeb kolegów. W eskadrze złożyłem szczegółowy raport. Następnego dnia o świcie wraz z delegacją pojechałem, aby pogrzebać naszych kolegów. Wszelkie formalności trudno było załatwić, gdyż Tarnów dosyć często bombardowano. Załatwiłem tyle, że następnego dnia mogłem już ich pochować. O godz. 23.00 trzy wozy wojskowe wiozły naszych kochanych kolegów na wieczny spoczynek. Ksiądz garnizonu Tarnów pokropił trumny i pojedyńczo każdą z nich odprowadził do mogiły. Był to pogrzeb cichy, bez rodziny i rodzeństwa. Niech im ziemia lekką będzie. Pochowani zostali w Krzyżu obok Tarnowa: n-ry grobów: Możdżeń 11, Pstrokoński 10, Wiluśka 9... Jakże nam było przykro, że pierwsza nasza załoga zginęła z rąk OPL, ale przykro było również tym, którzy nieświadomie ich zestrzelili. Do pewnego stopnia nie była to ich wina. Obsługa nie znała naszych samolotów (rezerwiści). Kto zawinił, trudno powiedzieć. Powróciłem do Weryni na lotnisko. W eskadrze było tylko 5 „Karasi". Jeden zestrzelony w Rabce, drugi zestrzelony przez naszą OPL, trzeci ma postrzelane koła, rozbity przy lądowaniu, czwarty zestrzelony pod Krakowem, załoga wyskoczyła.

5 WRZEŚNIA. Poleciałem na rozpoznanie z ppor. obs. Szczepańskim. Mieliśmy rozpoznać broń pancerną na szosie wychodzącej z Kielc na południe i wschód. Zabraliśmy 6 bomb, gdyż od chwili wkroczenia armii niemieckiej na teren Polski wolno nam było bombardować. Zaznaczam, że na terenie Słowacji nie wolno nam było zrzucać bomb. Polecieliśmy na wysokości 2.000 m. Pogoda bezchmurna. Po trasie nie spotkałem samolotów niemieckich, zauważyłem je na lotnisku w Kielcach. Chciałem, aby obs. rzucił bomby na lotnisko, ale nie mogliśmy się porozumieć. Może to nawet lepiej, gdyż po chwili wyłania się kolumna broni pancernej z Kielc na Pińczów i na ten cel przydały się nasze bomby.

6 WRZEŚNIA. Dowódca eskadry otrzymał rozkaz, aby zmienić lotnisko. W dniu tym Niemcy byli już pod Rzeszowem. Skład eskadry przedsta-

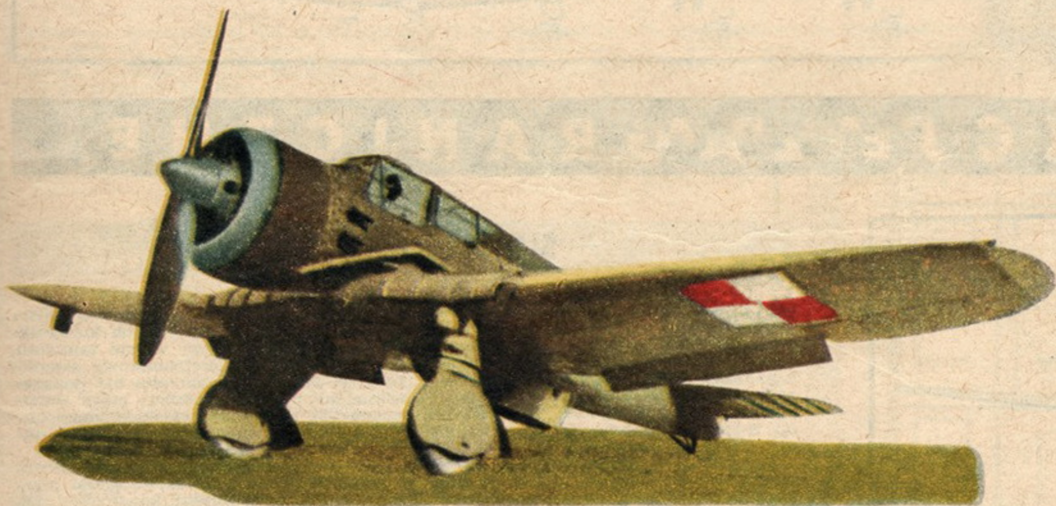
wiał się następująco: 5 Karasi, 2 RWD oraz 1 RWD sanitarny. Załogi: kpt. pil. Nikonow, por. obs. Kołodziejski, Joszt, Sukiennik, ppor. obs. Szczepański, Białkiewicz, Nowicki, Wójtowicz, Szejdzicki, ppor. pil. Orzechowski, Waroński i lekarz Romanowski, pchor. Maciejowski, Makarowicz, podoficerowie: st. sierżant pil. Korzeniowski, kpr. pil. Kuźniacki, Sobkowiak, Rozmiarek, Kegel, Daczko. STRZELCY: kpr. Starosta, Zemler, Jastrzębski, Skorczyk, Rek, Pelik, Lis. ZGINĘLI: por. obs. Możdżeń, por. obs. Soroko, ppor. Pstrokoński, pchor. Pigułowski, kpr. pil. Wiluśka, Rabiega.

Przesunięcie eskadry nastąpiło na lotnisko Nowe Sioło koło Ciechanowa. Już od rana 6 września eskadra przygotowała się do zmiany lotniska. Wyczuliśmy, że coś nie jest w porządku, bo stale nas naglono. Co się nie da zabrać kazano spalić. Sprzętu mieliśmy dużo. Za wiele na jeden transport, trudno więc było zdecydować co spalić, a co zabrać. Benzyna potrzebna, ale bomby również. Na rozkaz dowódcy uszkodzone samoloty spaliliśmy na miejscu, a kilkanaście beczek oraz kilkadziesiąt bomb zachowaliśmy w lesie. Rzut kołowy odszedł o godz. 14.00. Start maszyn o godz.

W pobliżu Jarosławia ostrzelano nas z kaemu. Lotnisko było gorsze od poprzedniego, toteż przy lądowaniu jeden z pilotów rozłożył „Czaplę", którą otrzymaliśmy ze Lwowa przed samym odlotem z Kolbuszowej. Już od 5 września jestem do tego stopnia przeziębiony, że nic nie słyszę.

13. Przelot odbył się szczęśliwie.

7 WRZEŚNIA. Poleciałem z por. Sukiennikiem na rozpoznanie broni pancernej na szosie Jarosław — Przeworsk, Łańcut, Rzeszów. W tym locie nic ważnego nie zaszło. Po wylądowaniu dowódca eskadry wysłał mnie do Weryni, na po-



Polski samolot wielozadaniowy PZL-23 „Karaś"

przednie lotnisko, gdyż nie mogliśmy zabrać wszystkiego sprzętu, zwłaszcza bomb i benzyny. W Kolbuszowej pozostało około 60 bomb 100 kg, kilkanaście 50 kg i 12 kg, 10 beczek benzyny oraz uszkodzony w polu, obok lotniska samolot. Pchor. Maciejowski przy lądowaniu uszkodził nam śmigło i po remoncie tegoż dnia „Karaś" gotów już był do lotu. Miałem więc przyprowadzić tego „Karasia" i jednocześnie pozostały sprzęt. Zabrałem z sobą 10 ludzi i trzy samochody „Ursus". Wyjechałem z Nowego Sioła o godz. 14.00. Jechałem w pierwszym wozie, następne samochody w odległości około 100 m. Droga prowadziła przez Jarosław, Przeworsk — Łańcut i Rzeszów do Kolbuszowej. Do Przeworska jazda była dobra, dalej trudniejsza, gdyż drogą wycofywały się wojska i ludność cywilna. Płynęliśmy więc pod prąd. O 20.00 dotarliśmy do Łańcuta, dalej nie sposób było jechać, gdyż całą drogę zajęli: artyleria, piechota, saperzy i inne rodzaje broni. W dodatku dwa moje auta zostały widocznie zatarasowane.

W Łańcucie dowiaduję się od oficerów artylerii, że Niemcy są przed Rzeszowem, że oni zostawili nawet działo, bo nie było koni. Ogień niemiecki przenosi się już poza Rzeszów. U wylotu Łańcuta poczekałem do godz. 21.00. Aut moich nie ma, droga w kierunku Rzeszowa wolna, wojsko odpłynęło na Jarosław, zostałem sam z czterema żołnierzami. Zrobiło się cicho, z dala słychać strzały armatnie. U wejścia do Łańcuta stoi dwóch cywili z laskami, to ojcowie miasta, czekający na wejście Niemców. Co tu robić? Zdecydowałem ominąć Rzeszów i jechać przez Sokołów. Skręciłem boczną drogą. Noc ciemna, reflektorów palić nie można. Jedziemy bardzo wolno. W dodatku szofer nie umie jeździć w nocy, przy małym oświetleniu. Wpakowaliśmy się w rów, ledwo grata wypchnęliśmy. Na jednej z polnych dróg spotkałem baterię artylerii krakowskiej. Wieści były bardzo złe. Za wszelką jednak cenę chciałem dostać się do Kolbuszowej. Plan miałem taki: zajedziemy do lasu Kolbuszowej w nocy i benzynę wylejemy z beczek, a bomby weźmiemy na samochód, następnie ja skoczę do „Karasia" i rankiem o świcie wystartuję. Zabrałem przewodnika i jedziemy; „Ursus" jednak nie mógł pokonać najlepszej drogi polnej. O godz. 20.00 zawróciłem z powrotem. Niemcy dochodzili do Łańcuta; tą samą drogą nie mogę już wracać. Przespałem się dwie godziny i o 5 rano przez Leżańsk i Jarosław powróciłem do eskadry nie wykonawszy rozkazu.

9 WRZEŚNIA. Z rozkazu dowódcy lotnictwa armii poleciałem wraz z por. obs. Sukiennikiem i kpr. Starostą aby rozpoznać największy cel w rejonie Jarosław — Krosno — Rzeszów. Rozkaz zadania brzmiał: rozpoznać przeprawy na Wiśle, aż pod Dęblin i lądować w Brześciu, gdyż tam urzędował sztab. Wystartowałem o godz. 10.15. Obraliśmy marszrutę: Jarosław — Krosno — Jasło, Rzeszów — Przeworsk — Jarosław — Kolbuszowa — Tarnobrzeg — Mielec — Solec — Dęblin — Brześć. Będąc nad Jarosławiem na wys. około 2.000 m, zaatakował mnie Me-110. Pierwszy atak z przodu — ostrzeliłem się; poleciał do tyłu. Krzyknąłem na obserwatora „otworzyć ogień". Me-110 zaatakował mnie drugi raz z tyłu, szybkość jego bardzo duża. Zdecydowałem przejść do lotu koszącego, gdyż nie sposób było z nim walczyć, tym bardziej, że mieliśmy inne zadanie. Zszedłem do 50 m. Po kilkunastu minutach nabrałem wysokości do 2.000 m i poleciałem dalej. Przelatywałem nad tymi miejscowościami, w których parę dni temu mieszkałem i które dobrze znałem z lotów. Kolbuszowa paliła się; poza miasteczkiem tłumy ludzi pilnujących swojej pościeli, dalej przy drodze duży tabor i broń pancerna na postoju. Pierwsza moja myśl to zejść do lotu koszącego i niziutko przelecieć, ostrzeliwując wroga z kaemu pilota oraz strzelca. Jednak nie zrobiłem tego, ponieważ miałem inne zadanie. Ten cel zresztą obrano do bombardowania przez „Łosie".

Piękne fabryki w Mielcu i Tarnobrzegu w płomieniach. Wzdłuż Wisły, aż do Dęblina, nie spotkaliśmy Niemców. Na lotnisku w Dęblinie paliło się kilka samolotów, lotnisko mocno zbombardowane. Dla bezpieczeństwa ominąłem Dęblin z boku, pomimo tego artyleria nasza otworzyła ogień. Wlazłem w chmury, po chwili obniżyłem lot i tak doleciałem do Brześcia. Wylądowałem na lotnisku. Tu również widać zniszczenia od bomb niemieckich. Hangar rozwalony, szosy do miasta obłożone bombami, jedziemy do sztabu i składamy raport z lotu. Godz. 13.30 — troszkę dokucza głód. Ale na obiad nie ma czasu, ponieważ dostałem rozkaz, aby lecieć na lotnisko „Marianów" koło Radzymina do dywizjonu mjra Białego. Stamtąd miałem zabrać 4 „Karasie" i Fokkera jako uzupełnienie dla naszej 31 eskadry. Dywizjon majora Białego miał być zlikwidowany. Przed sztabem spotkałem mojego byłego dowódcę mjra Janickiego oraz jego adj. kpt. obs. Jurkiewicza. Godz. 14.00 głodny jestem cholernie. Katar mam okropny, a zmęczenie też robi swoje. Ale co robić, nie jemy obiadu, jedziemy na lotnisko. Okazuje się, że na lotnisku nie ma benzyny, trzeba lecieć do Małaszewicz. Trudny start, chwila lotu i już Małaszewicze. Ląduję ostrożnie, bo dziur pełno. Po lądowaniu silnik stanął z braku benzyny. Mechanicy pociągnęli maszynę dalej i mówią, że tu benzyny nie ma, będzie ale dopiero wieczorem, gdyż w dzień ze względu na bombardowanie ruch zamiera. Ale powiedziano mi, że lepiej lecieć rano. Już o godz. 17.00 głód dokucza mi bardzo. Zdecydowaliśmy się z Sukiennikiem, że pojedziemy do Brzescia, coś zjemy, prześpimy się i rano odlecimy. W Brześciu sklepy pozamykane, nic nie można dostać, dobrze że miałem adres brata ppor. Orzechowskiego. Odnaleźliśmy go i podjedliśmy dobrze.

10 WRZEŚNIA. O godz. 3 w nocy dostaliśmy się na lotnisko. Wystartowałem o 5.20. Po 2 godzinnym locie odnaleźliśmy lotnisko mjra Białego. Z rozkazu dowódcy lotnictwa, miałem zabrać z dywizjonu krakowskiego 6 maszyn, dla uzupełnienia naszej eskadry. Zebrałem towarzystwo nad lotniskiem i prowadzę je do N. Sioła.

Po przylocie nad moje lotnisko stwierdziłem, że już zlikwidowane. Eskadra przesunęła się, ale gdzie nie miałem pojęcia. Co robić? Zdecydowałem lecieć do Lwowa. Po okrążeniu lotniska, stwierdziłem, że lądowanie będzie trudne, gdyż dziura przy dziurze. Wybrałem lepszy kawałek, ląduję, podchodzę na gazie z daleka, już siedzę, maszyna się toczy, zatrzymała się, w porządku. Nagle mój obserwator krzyknął „uciekaj w las". Sądziłem, że druga maszyna ląduje na mnie, dałem lekko gazu, nie zuważyłem, że tuż przed „Karasiem" był wielki lej po bombie. Wylazłem z kabiny i plunąłem. Biedna moja „8", tyle wylatałem się na niej przed wojną i w czasie wojny. Zasadniczo nic wielkiego się nie stało, uszkodzenie małe, ale o wyciągnięciu „Karasia" nie było mowy. Zły byłem na siebie, ale jeszcze bardziej na obserwatora, bo gdyby nie on „Karaś" prawdopodobnie byłby cały. Jeden z moich „Karasi" przy lądowaniu zniósł podwozie, a drugi wylądował w polu obok lotniska. Zabraliśmy sprzęt do hangaru i udałem się do dowództwa lotnictwa armii aby zaciągnąć informacji o stacjonowaniu mojej eskadry. W dowództwie spotkałem Nikonowa, który określił mi położenie lotniska. Było ono w Batiatyczach, obok Kamionki Strumiłowej. Obserwator mój gdzieś zginął, nie wiem gdzie się podział. Prawdopodobnie został na lotnisku. Zabrałem z sobą jednego pilota z dywizjonu krakowskiego i udałem się na lotnisko lwowskie. Była już godz. 18.30. Już siedziałem w „Karasiu", kiedy nad lotniskiem ukazało się 9 samolotów hitlerowskich. Wylazłem z maszyny i schowałem się w leju po bombie. Musiałem to zrobić, gdyż Niemcy widząc stojące na lotnisku samoloty schodzili przeważnie nisko i ostrzeliwali je. Kiedy odlecieli sipdłem za sterem „Karasia" i wystartowałem do Batiatycz. Wkrótce po mnie wystartował drugi „Karaś". Lecimy dwójką, ja prowadzę. Nadchodzi zmrok. Lotniska nie widzę. Muszę zaznaczyć, że lotnisko w Batiatyczach było trudne do odnalezienia nawet dla tych, którzy już tam byli, a co dopiero dla nowicjuszy. Ze względu na zmrok wróciłem do Lwowa. Przed samym lotniskiem, nad szosą, zauważyłem, że pod moim „Karasiem" wybuchają bomby. Spojrzałem do góry, a tu nade mną 9 bombowców; czym prędzej dałem więc nura i wylądowałem po chwili szczęśliwie. Kolega, który leciał za mną wpakował się w lej i rozbił samolot. Nie dziwię mu się wcale. Było już szaro, a w dodatku lotnisko mocno zbombardowane. Postanowiłem, że rano o świcie polecę do Batiatycz. Przespałem się w mieście i o godz. 5 wystartowałem. Po starcie silnik przerwał. Przełączyłem na zbiornik opadowy — nic nie pomogło. Wysokość lotu około 50 m. Nic innego jak tylko lądować na wprost. Startowałem na domki i szosę, musiałem wykonać małego wirażyk. „Karaś" zjechał na skrzydło i o ziemię. Wylazłem z maszyny lekko potłuczony i zakurzony. Nerwy moje były tak wyczerpane, że zrobiło mi się wszystko jedno. Gdyby ktoś do mnie strzelał, nastawiłbym mu swoją pierś. Wczoraj wypadek, dzisiaj drugi. Zaziębiony jestem okropnie. Katar mam tak silny, że nic nie słyszę, w dodatku jeszcze stłukłem głowę. Niech to licho weźmie.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

BEECHCRAFT „MUSKETEER SUPER-3"

WYTWORNIA Beechcraft (USA) jest potentatem w dziedzinie produkcji samolotów lekkich (obok zakładów Cessna i Piper). Wytwórnia produkuje jedno i dwusilnikowe dolnopłaty w dużej gamie parametrów technicznych i cen. W układzie jednosilnikowym istnieją dwie rodziny samolotów: „Bonanza", „Musketeer". Ta ostatnia rodzina odznacza się prostszymi kształtami i niższą ceną, co zresztą nie wpływa zasadniczo na jakość samolotu. Jednym z przedstawicieli rodziny jest czteromiejscowy „Musketeer Super — 3", przeznaczony do szkolenia włącznie z akrobacją (z dwumiejscową załogą) oraz do turystyki. W konstrukcji samolotu zastosowano szereg rozwiązań obniżających cenę samolotu oraz zmniejszających koszty eksploatacji. Tak np. starano się zredukować do minimum liczbę części i zastąpić połączenia nitowe i śrubowe — klejonymi.

Skrzydła dwudzielne o stałym, laminarnym profilu. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym. Pokrycie kesonu jest klejone do żeber wykonanych jako elementy przekładkowe z wypełniaczem ulowym. Dźwigary obu połówek płata łączą się bezpośrednio ze sobą tak, że momenty gnące nie są przenoszone ze skrzydeł na elementy kadłuba. Kadłub o przekroju zbliżonym do prostokąta mieści 4 osoby w wygodnej kabinie typu samochodowego. Wejście przez drzwi z prawej strony. Szyby kabiny są po prostu klejone do ram. Sterowanie podwójne (za dopłatą) typu wolantowego. Kabina posiada kompletny zestaw przyrządów i urządzeń nawigacyjnych. Usterzenie wysokości płytowe. Podwozie trójkołowe z kołem przednim, stałe (istnieje wersja „Musketeer Super — R" z chowanym podwoziem). Golenie wolnonośne typu wahaczowego. Wszystkie koła jednej średnicy. Silnik tłokowy płaski Lycoming IO-360 A2B, wtryskowy o mocy 200 KM napędza metalowe śmigło stałe (za dopłatą samolot może być wyposażony w śmigło przestawialne o stałych obrotach). Zbiorniki paliwa w skrzydłach. (J.S.)

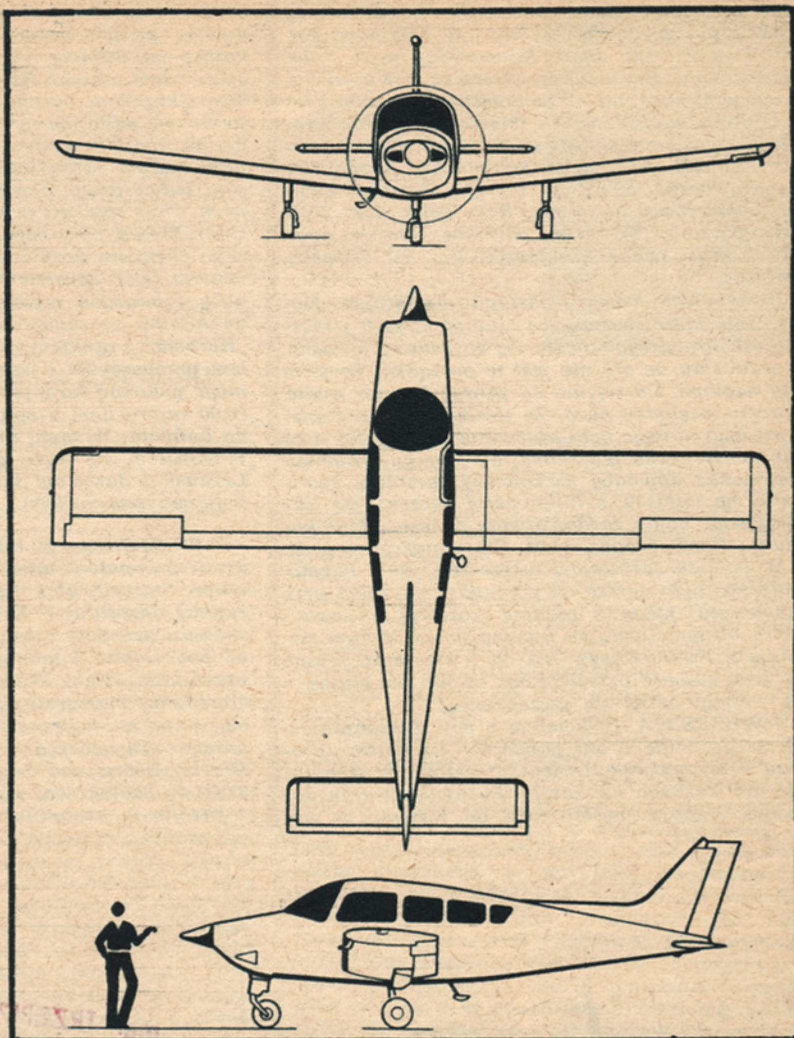
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,66 m, długość — 7,65 m, wysokość — 2,52 m, pow. nośna 13,6 m², wymiary kabiny — 2,34 x 1,05 x 1,24 m, pojemność bagażnika — 0,54 m³.

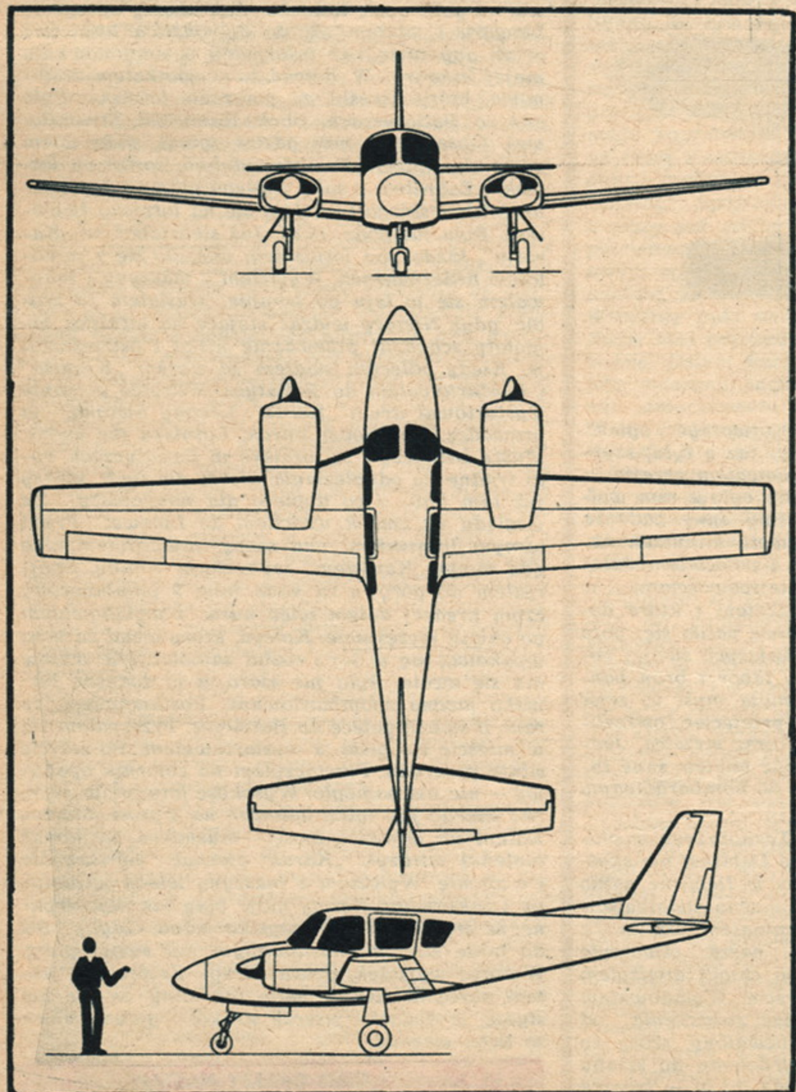
Ciężary: Ciężar własny — 640 kg, ciężar całkowity — 1 160 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 254 km/h, prędkość przelotowa (2 100 m) — 240 km/h, prędkość ekonomiczna (3 000 m) — 210 km/h, prędkość przeciągnięcia — 98 km/h, wznoszenie — 4,5 m/s, pułap — 4 525 m, zasięg — 1 060 m, zużycie paliwa — 29 l/h, start na 15 m — 420 m, lądowanie znad 15 m — 400 m.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SIAI-MARCHETTI S-210

WŁOSKA wytwórnia SIAI — Marchetti od szeregu lat prowadzi prace nad rodziną lekkich samolotów sportowo-turystycznych o wspólnych cechach konstrukcyjnych. Opisywaliśmy już w „SP" (nr 42/1969) jednosilnikowe wersje samolotu, oznaczone S-205 i S-208. Najnowszym przedstawicielem jest dwusilnikowy samolot oznaczony S-210. Prototyp oblatano 19.II.1970 r. W tymże roku samolot był pokazany na wystawie w Cannes (Francja). Podobnie jak jego poprzednicy, nowy samolot odznacza się elegancją linii, typową zresztą dla większości włoskich konstrukcji. S-210 jest 6-miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydła o wydłużeniu 7,04 mają obrys trapezowy, poszerzony u nasady. Profil NACA 63-3-618, wznios — 5 st. 40 min. W konstrukcji skrzydeł zastosowano płyty przekładkowe z wypełniaczem ulowym. Klapy szczelinowe. Kadłub konstrukcji półskorupowej o przekroju zbliżonym do prostokąta. Bogato oszklona kabina typu samochodowego mieści pilota i pięciu pasażerów w trzech parach foteli. Wejścia do kabiny przez szerokie drzwi z obu stron. Kabina jest ogrzewana gorącym powietrzem. Stery wyposażone w klapki wyważające. Podwozie trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane w locie, koła główne chowane w skrzydła. Amortyzatory olejo-pneumatyczne. Koła niskiego ciśnienia (1,75 atm) pozwalają użytkować samolot na lotniskach nieutwardzonych. Hamulce tarczowe. Napęd samolotu stanowią dwa silniki tłokowe, płaskie, typu Lycoming o mocy 260 KM każdy. Silniki wyposażone są w turbosprężarki. Paliwo mieści się w 4 zbiornikach skrzydłowych o łącznej pojemności 360 l. Samolot wyposażony jest w radiostację KF, UKF, w urządzenie radionawigacyjne typu VOR. Na życzenie może być zabudowany autopilot. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,63 m, długość — 8,83 m, wysokość — 3,33 m, pow. nośna 17,23 m kw., wymiary kabiny — 2,33 x 1,14 x 1,32 m.

Ciężary: Ciężar własny — 1 030 kg, ciężar całkowity — 1 850 kg.

Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 357 km/h, prędkość przelotowa (2 400 m) — 340 km/h, prędkość ekonomiczna (2 400 m) — 314 km/h, wznoszenie — 10 m/s, pułap — 8 100 m, pułap na 1 silniku — 4 400 m, rozbieg — 280 m, start na 15 m — 400 m, lądowanie znad 15 m — 550 m, dobieg — 235 m, zasięg — 1 900 km.



AVIA B-534



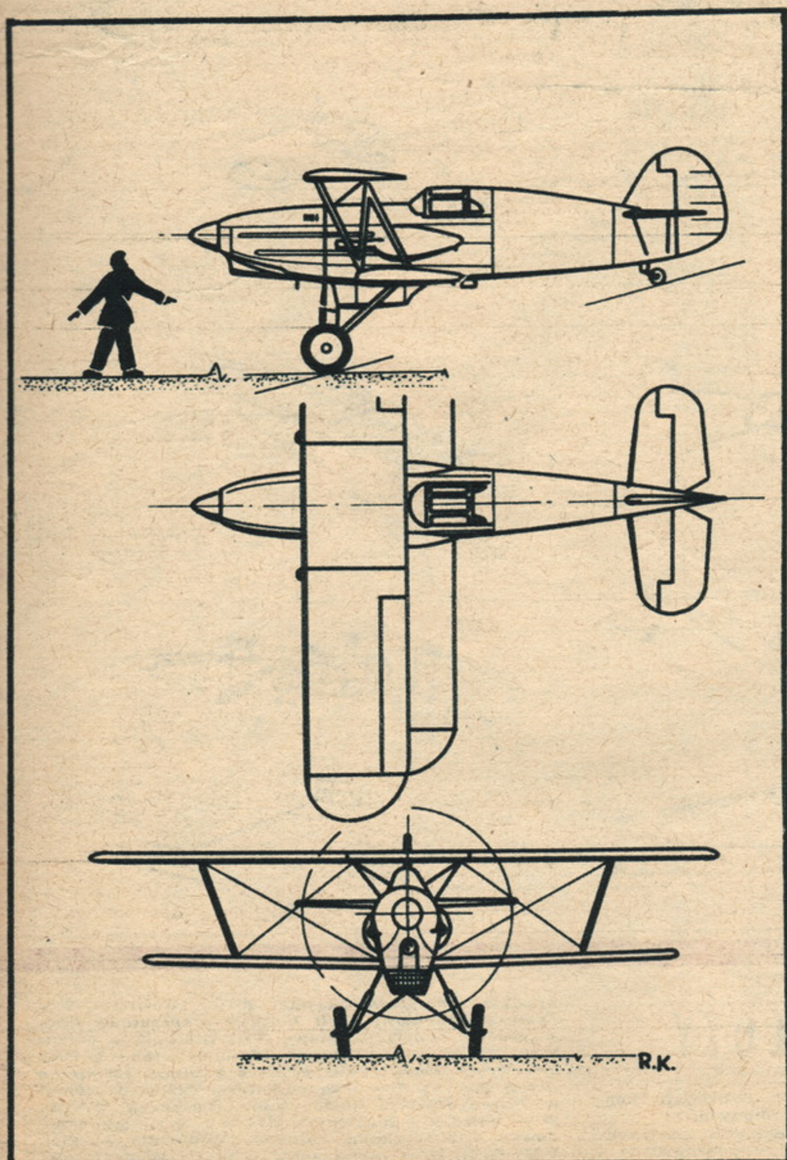
CZECHOSŁOWACKI samolot myśliwski konstrukcji inż. F. Novotnego, zaprojektowany w 1933 r. i budowany seryjnie od 1934 r. w Wytwórni Avia (Praha-Letnany) dla lotnictwa czechosłowackiego. Układ monachijski z września 1938 r. i w jego wyniku wkrótce (w marcu 1939 r.) aneksja Czechosłowacji przez Niemcy hitlerowskie, pozwoliły Niemcom nie tylko zaspokoić roszczenia terytorialne, lecz także wyeliminować w Europie nowoczesną i jedną z silniejszych armii, w tym także silne lotnictwo. W chwili rozwiązywania czechosłowackich sił lotniczych znaczna liczba lotników tego kraju przeleciała na swoich samolotach do krajów sąsiednich. Między innymi kilku pilotów na samolotach Avia B-534 przeleciało granicę polską lądując na lotniskach Rakowice i Balice pod Krakowem oraz na lądowiskach koło Lwowa i w Dęblinie. Sprzęt ten w Polsce rozbrojono i początkowo internowano, a po napaści Niemiec na Polskę pojedyncze samoloty B-534 wykorzystano w lotach łącznikowych i kurierskich na zapleczu frontu. Avia B-534 był jednomiejscowym, jednosilnikowym myśliwskim dwupłatem konstrukcji mieszanej. Napęd silnikiem rzędowym Avia Hispano Suiza 12Ydrs o mocy 850 KM. Śmigło dwułopatowe Letov. Uzbrojenie: 4 zsynchronizowane k. masz. typu „Z“ kal. 7,62 mm. Wersja samolotu Avia BK-534 wyposażona w działko HS-402 kal. 20 mm. W czasie wojny samoloty Avia B-534 były użyte przez Niemców na Froncie Wschodnim. Dowództwo niemieckie nosiło się również z zamiarem wykorzystania Avii B-534 jako samolotów pokładowych na lotniskowcu „Graf Zeppelin“, którego budowy nie ukończono.

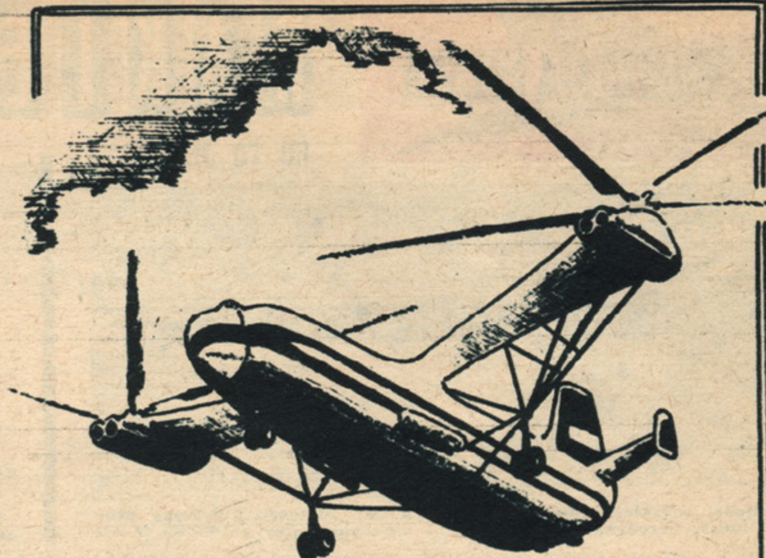
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,42 m, długość — 8,25 m, wysokość — 2,85 m, pow. nośna — 23,56 m².

Osiągi: Prędkość max. — 405 km/h, prędkość przelotowa — 375 km/h, pułap — 10 600 m, zasięg — 600 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





1	2	3	4	5	6	7
R	W	V	W	12	V	W
N	A	R	O	J	E	A
O	K	W	I	B	Ę	R
V	K	S	Ł	E	G	Z
Y	R	M	K	K	Ś	M
I	Ó	S	G	A	Ł	K
O	L	W	O	C	A	E
E	M	A	Ś	S	W	A
R	I	C	W	A	T	A

ELIMINATKA

Z pionowych rzędów wykreślić litery wchodzące w skład odgadniętych wyrazów. Pozostałe, nieskreślone litery, czytane kolejno rzędami poziomymi — utworzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — amerykański samochód elektryczny, z którego korzystali na Księżycu członkowie wyprawy „Apollo-15”, 2 — polski pilot myśliwski, autor wspomnień „W Dywizjonie Poznańskim“; 3 — jugosłowiańskie Centrum Wyszkolenia lotniczego (miasto słynne także z winnic), miejsce rozgrywania XIII Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1972 r; 4 — kosmonauta radziecki, zginął na statku „Sojuz-11” wskutek rozhermetyzowania się kabiny; 5 — polski szybowiec dwumiejscowy SZD-35, następca „Bociana“; 6 — czechosłowacki szybowiec klasy otwartej; 7 — miasto w województwie warszawskim, znane jako „lotnicze Lenino“, w sierpniu 1944 przeszło tu chrzest bojowy ludowe lotnictwo polskie.

Opracował: Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 17.IX.1971 r, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Eliminatka“.

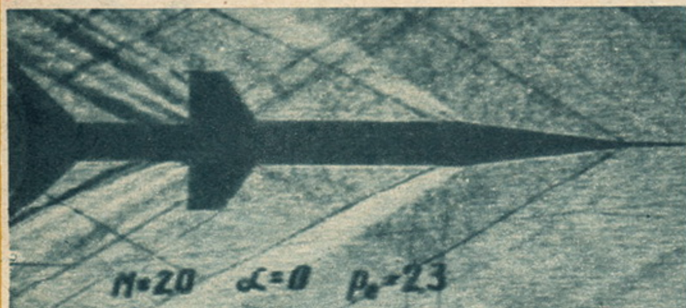
Rozwiązanie „Wirówki” z nru 32 z 8 sierpnia 1971 r.

1 — bagażnik, 2 — Bajkonur, 3 — „Rozrywka”, 4 — trudność, 5 — przeskok, 6 — barograf, 7 — Szatałow, 8 — Northolt, 9 — Sikorsky.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Mirosław Kiełczyński** — Gdańsk-Oliwa, ul. Kołobrzeska 65 H/12; **Władysław Ceglecki** — Sękowo 50, p-ta Nowy Tomyśl; **Stefan Koleśnik** — Charków, 64, Fiedoriwska 14, ZSRR.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

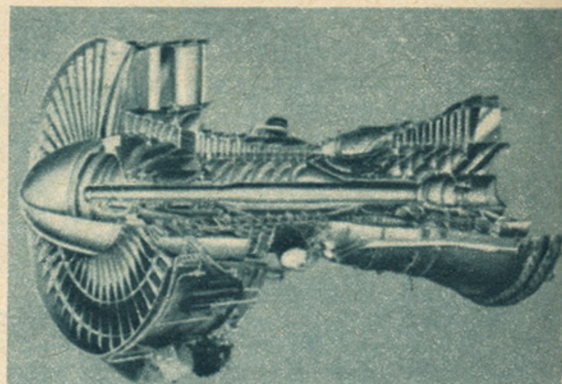
CO TO JEST?



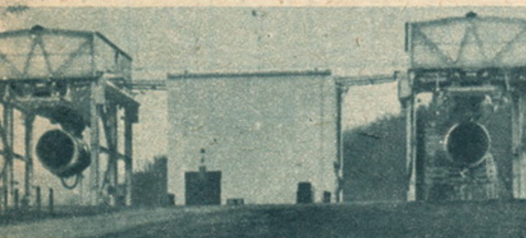
Model polskiej rakiety meteorologicznej „Meteor-2" podczas prób w tunelu aerodynamicznym. Zdjęcie wykonano przy prędkości M = 2.

SILNIK O ZMIENNEJ GEOMETRII

Silnik turbowentylatorowy JT-9D, którego przekrój perspektywiczny zamieszczamy posiada system sprężania o zmiennej geometrii. Ciąg 20 412 do 21 310 kp. Ciężar własny — 3 905 kg, średnica — 2,44 m. Silnik jest stosowany w samolotach B-747 i DC-10-20.



HAMOWNIA SILNIKÓW

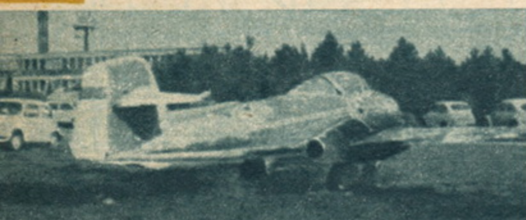


Tak wygląda hamownia silników odrzutowych o wielkim ciągu (18,5 — 32 000 kp). Wysokość zawieszenia — 10,4 m.

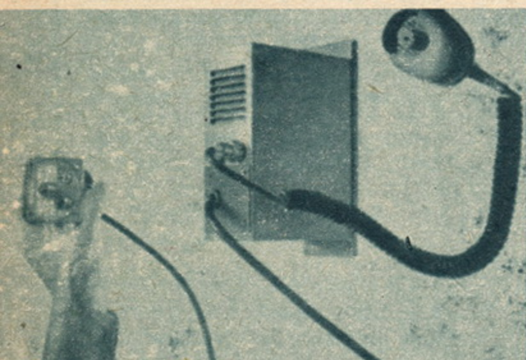
MAŁO ZNANE SAMOLOTY JUGOSŁOWIAŃSKIE



Na zdjęciu górnym: dwumiejscowy odrzutowy samolot szkolno-treningowy Ikarus S-451 MM „Matica", na dolnym — jednomiejscowy Ikarus T-451 MM „Hornet".

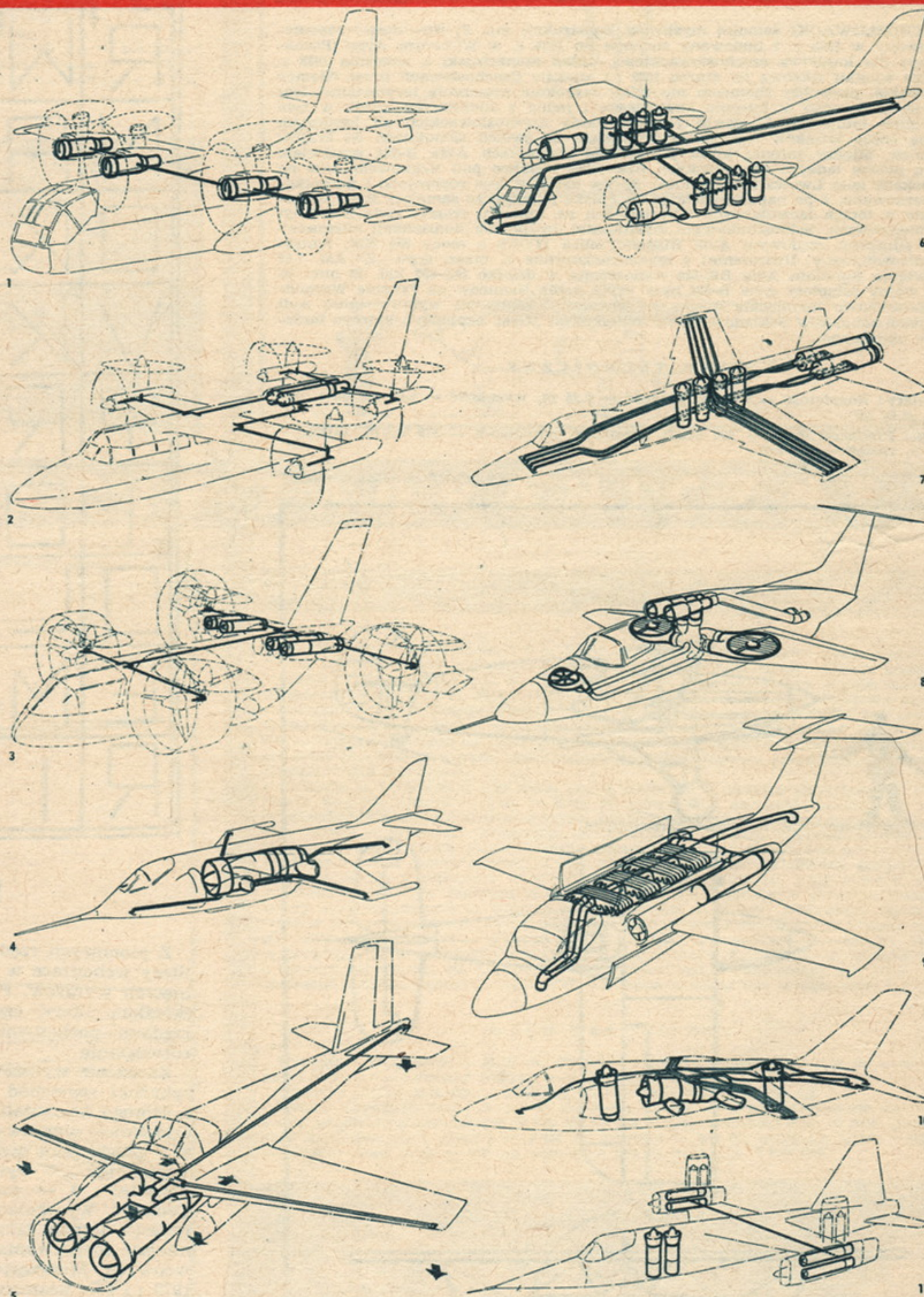


RADIOSTACJA SZYBOWCOWA



Becker AR-7 produkcji NRF należy do znanych radiostacji szybowcowych. Wymiary (z głośnikiem) — 68 × 138 × 180 mm, ciężar — 1,2 kg. Zasilacz (12 V) o ciężarze 1,7 kg. Siedem kanałów ze stabilizacją kwarcową w paśmie 118 — 135,95 MHz. Moc nadajnika — 1,5 W. Porównanie tej radiostacji z polskim RS-3A nie wypada dla nas źle.

Zdjęcia i rysunki: „Aviasport", „Air-Cosmos", „Aviation Magazine", „Der Flieger", IL.



PIONOWZLOTY

Rysunki przedstawiają przegląd rozwiązań konstrukcyjnych pionowzlotów uskrzydlonych.

1 — przestawiany płat z 4 sprzężonymi silnikami śmigłowymi (Vought XC-142A), 2 — przestawiane 4 silniki śmigłowe (Curtiss-Wright X-19), 4 — przestawiane śmigła tunelowe (Bell X-22A), 4 — przestawiane dysze odrzutowe (Hawker P-1127 „Kestrel"), 5 — dysze strumieniowe (Bell X-14), 6 — odrzutowe silniki nośne i śmigła napędowe (Fiat G-222), 7 — odrzutowe silniki nośne i napęd odrzutowy (Fiat G-95/4), 8 — dysze nośne zasilane przez 2 silniki turbinowe (Ryan XV-5A), 9 — dwa odrzutowe silniki napędowe zasilające również układ nośny (Lockheed XV-4A), 10 — układ z 4 ruchomymi dyszami w silniku napędowym i 2 silnikami nośnymi (VFW-EWR — Fiat, VAK-191B), 11 — silniki nośne w przestawianych gondolach oraz 2 silniki nośne (EWR VJ-101).

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

LOT NOWINY

NR 116 ● WRZESIEŃ 1971

KATOWICKIE PERSPEKTYWY I DZIEŃ DZISIEJSZY



TEGO sierpniowego dnia ruch na katowickim lotnisku był wyjątkowy. Obok licznych — głównie urlopowych — pasażerów na terenie portu mnóstwo uśmiechniętej młodzieży. Słychać słowa polskie i francuskie, radosne pokrzykiwania i śmiechy. Okazuje się, że to właśnie przygotowywała się do startu liczna grupa młodzieży Polonii francuskiej z okolic Lille, która przebywała w Polsce na koloniach w Kluczborku i Bielsku Białej. Było oczywiście całe mnóstwo wspomnień i wrażeń, gdyż dla miłych gości zorganizowano bardzo wiele atrakcyjnych wycieczek, m. in. do Krakowa, Ojcowa, Wieliczki, Zakopanego i Wrocławia. Doskonalono także ich znajomość języka polskiego oraz poszerzano wiadomości o Polsce dzisiejszej.

Na lotnisku wszystkie formalności — ograniczone do niezbędnego minimum — załatwiano po prostu pod gołym niebem, co dodawało tej samolotowej eskapadzie swoistego rozmachu. Gdy dodamy jeszcze do tego informację, że z młodymi pasażerami elegancko i dowcipnie przywitał się kapitan PLL LOT Jerzy Nieciengiewicz, łatwo sobie wyobrazić atmosferę tego sierpniowego dnia na katowickim lotnisku.

Modernizacja portu w Krakowie nałożyła dodatkowe zadania na katowicką placówkę. Warto więc może poświęcić nieco uwagi najbliższym perspektywom tego ważnego punktu na lotniczej mapie połączeń.

Sądzimy, że najlepiej będzie w tym miejscu przytoczyć słowa ministra Komunikacji mgra **M. Zajfryda**, który udzielił ostatnio obszernego wywiadu „Trybunie Robotniczej". Znakomitą jego część stanowiły oczywiście problemy związane z komunikacją kolejową, elektryfikacja sieci GOP a także budową i modernizacją sieci drogowej. Ale o lotnictwie też oczywiście mówiono. Na pytanie dziennikarza: „Czy i w jakiej formie nastąpi — na tym odcinku — poprawa w najbliższych latach", min. Zajfryd powiedział: „Na lotnisku pyrzowickim ląduje i startuje codziennie 8 samolotów dysponujących ok. 370 miejscami pasażerskimi. Aktualne możliwości sprzętowe PLL LOT nie pozwalają na uruchomienie większej liczby połączeń. Widzimy taką potrzebę na liniach łączących Katowice z Wybrzeżem w okresie letnim. Będzie to możliwe zwłaszcza w następnych latach, kiedy komunikację krajową zasilą duże samoloty IL-18, zastępowane na liniach zagranicznych najnowocześniejszym sprzętem (już w przyszłym roku zakupimy w ZSRR dwa pierwsze samoloty dalekiego zasięgu IL-62). W miarę możliwości LOT stara się choć w części realizować postulaty pasażerów, uruchamiając dodatkowe rejsy niedzielne między innymi z Katowic na Wybrzeże.







Dalszy rozwój komunikacji lotniczej krajowej — w tym także połączeń Katowic — jest uzależniony od planowanej w bieżącym pięcioleciu modernizacji lotnisk, a m. in. budowy nowoczesnego portu lotniczego w Gdańsku. W pracach natomiast nad perspektywicznym rozwiązaniem problemu komunikacji lotniczej — krajowej i zagranicznej — dla Śląska bierze się pod uwagę dwa zasadnicze warianty. Pierwszy to przystosowanie obecnego lotniska w Pyrzowicach do potrzeb ruchu międzynarodowego i skoncentrowanie tam w przyszłości ruchu tak krajowego jak i zagranicznego (przy równoczesnej poprawie warunków dojazdu, którą mogłaby zapewnić projektowana autostrada Katowice — Warszawa, przebiegająca prawdopodobnie w niewielkiej odległości od lotniska). Drugi wariant — to budowa nowego portu lotniczego w rejonie Trzebini — w pobliżu projektowanej autostrady GOP — Kraków dla potrzeb ruchu międzynorodowego Śląska i Krakowa, a równocześnie pozostawienie lotniska w Pyrzowicach dla ruchu krajowego, lub przystosowanie do tego celu lotniska sportowego w Katowicach-Muchowcu. Byłoby to możliwe przy zastosowaniu lekkich samolotów o krótkim starcie, które wprowadzimy do eksploatacji zapewne w latach 80-ych. Dalsze szczegółowe studia i badania stworzą podstawę do wyboru jednego z tych wariantów".

Wszystkim naszym pasażerom życzymy więc, by te interesujące plany zostały jak najszybciej i jak najlepiej zrealizowane i służyły dobrze nam wszystkim.







W PUSTYNI I W PUSZCZY NA LOTNISKU



PRASA codzienna doniosła już o pierwszych zdjęciach dokonanych w Egipcie i kłopotach w pracy polskiej ekipy filmowej kręcącej kolorowy film wg popularnej powieści Sienkiewicza. My natomiast pragniemy dzisiaj zaprezentować naszym Czytelnikom specjalny serwis fotograficzny z odlotu części ekipy — z odtwórcami głównych ról — samolotem PLL „LOT" do Kairu.

Monika Rosca i Tomasz Mędrzak znani są już dzisiaj — dzięki telewizji — prawie wszystkim swoim rówieśnikom. Czy uda się im stworzyć postacie Stasia i Nel odpowiadające naszym wyobrażeniom, jakie każdy z nas ma po przeczytaniu książki? Trudno oczywiście udzielić wiążącej odpowiedzi. Młodociani aktorzy udali się w daleką podróż w towarzystwie swoich mam więc wszystko powinno być dobrze. Reżyser, Władysław Ślesicki i operator Bogusław Lambach dołożą też na pewno wszelkich starań, by sienkiewiczowska proza nabrała na ekranie specjalnych walorów.

Do Egiptu — obok 30 ludzi — poleciały też dwa potężne dogi, które „wspólnie" stworzą postać Saby. Opiekuje się nimi bardzo troskliwie ich treser Franciszek Szydełko oraz nasze stewardessy. Ładownie samolotu IŁ-18 wypełniły jeszcze kostiumy aktorów i liczne rekwizyty.

Obserwowaliśmy z kamerą ostatnie chwile przed startem. Nie zauważyliśmy żadnego zdenerwowania czy napięcia. Kolejny etap wielkiej przygody małych podróżników. Spacerowali, dowcipkowali, ba, dawali nawet pierwsze autografy na międzynarodowej arenie (bo zdjęcia robiliśmy już po odprawie paszportowej).

Popatrzcie uważnie na zdjęcia, by porównać je potem z kolorowym filmem. Ma on być gotowy w grudniu przyszłego roku. Na razie czekajmy więc na dalsze wieści z filmowego planu w Egipcie i Sudanie.







PEŁNY SEZON





W dniach, gdy Warszawa była najcieplejszym miastem Europy, gdy upał paraliżował dosłownie wszystko i wszystkich — na międzynarodowym lotnisku na Okęciu ruch był naprawdę olbrzymi. Uruchamiano dodatkowe loty w niedzielę na Wybrzeże, a każdego dnia lądowało i startowało dodatkowo po kilka samolotów czarterowych. Tłumy podróżnych i odprowadzających, nieprzebrane ilości podróżnych-wycieczkowiczów, którzy przyjechali tu specjalnie po to, by zobaczyć jak podróżują inni.

Obok pasażerów dorosłych także sporo młodzieży, a nawet takich całkiem maleńkich. Spotkaliśmy również grupę sportowców-inwalidów, która udawała się na międzynarodowe spotkanie.

Walizki, kufry, wędki, strzelby i sto różnych rzeczy ładuje się każdego dnia do samolotów. Obok rowerów, są także potężne motocykle. Nie widzieliśmy tylko hulajnogi...

Studium ruchu i pośpiechu, zmęczenia i odpoczynku. Ludzie skupieni czasowo w jednym punkcie, którzy już za chwilę, za kilka godzin znajdą się w najrozmaitszych rejonach kuli ziemskiej, by tam mówić o Polsce, o jej stolicy, o nas.

Warto tu przyjść i popatrzeć. Zarówno na ludzi którzy odlatują, jak i na pracę tych wszystkich, dzięki którym świat jest po prostu bliżej...









Ludzie podróżujący samolotami posługują się także pojazdami na czterech kółkach. Fala dyskusji na temat perspektyw naszej motoryzacji wcale nie opada, a problemy jej zaplecza technicznego zajmują również sporo miejsca na łamach prasy. Warto więc w tym miejscu pokazać inicjatywę ludzi z PLL LOT, którzy uruchomili specjalną stację diagnostyczną samochodów osobowych w Warszawie na Okęciu. Można w niej dokonać pełnej diagnostyki i regulacji przy pomocy najnowszych urządzeń elektronicznych firmy Bosch. Korzystają z jej usług przede wszystkim pracownicy naszego przedsiębiorstwa, ale jest ona także dostępna dla wszystkich posiadaczy samochodów osobowych. Wystarczy tylko pojechać na ul. 17 Stycznia 39 i porozumieć się telefonicznie: 46-04-11 wewn. 528. Sądzimy, że informacja ta zainteresuje Czytelników, gdyż punktów tego typu jest w Warszawie zbyt mało.





Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 37 (1053) z dnia 12 września 1971 roku „Skrzydlatej Polski".